

А. И. Покрышкин:



На истребителе

НОВОСИБИГ ИЗ — 1940



SHOUT
SHARE **IT**

Annotation

«За годы войны лётчики авиачасти, в которой я служил, уничтожили более тысячи немецких самолётов. В журнале боевых действий вписан и мой посильный вклад: пятьдесят девять сбитых в воздухе машин врага; около шестисот боевых вылетов. Мы дрались с немецкими воздушными эскадрами над Кишинёвом и Северным Кавказом, над Ростовом и Крымом, над Днепром и Вислой, над Одером и над Берлином. В течение ряда лет я записывал пережитое и наблюденное мною. Среди этих коротких, беглых строк, набросанных порою между двумя боевыми вылетами, я выбрал теперь то, что, мне кажется, может иметь некоторый интерес для нашего читателя. В литературной обработке записок мне оказал большую помощь полковник Н. Н. Денисов.» [Содержание книги — примерно то же, что и «Крылья истребителя»: немного более сокращённый вариант; одни и те же события иногда описываются другими словами.]

- Александр Иванович Покрышкин

- От автора
- I. Я буду летать
- II. Первые воздушные бои
- III. Боевая верикаль
- IV. Формула воздушного боя
- V. В наступлении
- VI. Высшая награда
- VII. Вместе с пехотой и танками
- VIII. День Победы
- Об издании

Александр Иванович Покрышкин
На истребителе

ТРИЖДЫ ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА
А. И. ПОКРЫШКИН

На истребителе



ИЗ ЗАПИСЕК ЛЕТЧИКА

НОВОСИБИРСКОЕ
ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБЛАСТНОЕ
ИЗДАТЕЛЬСТВО
1948 г.

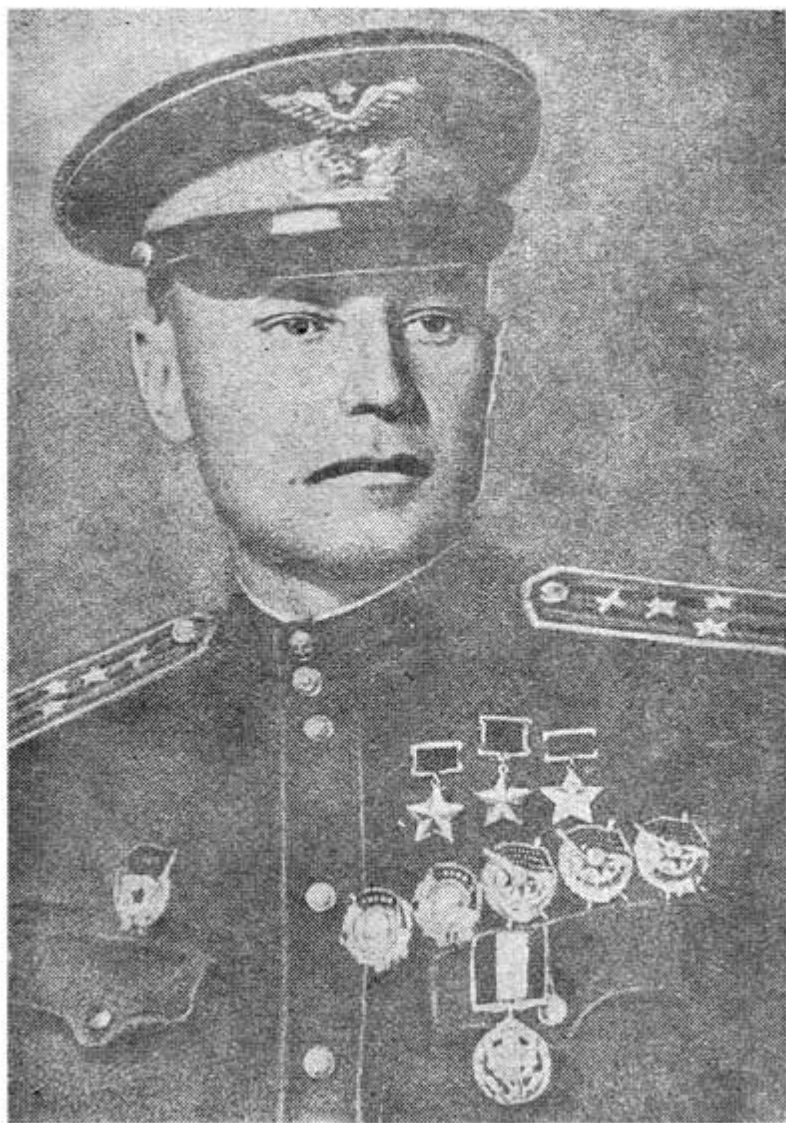
От автора

За годы войны лётчики авиачасти, в которой я служил, уничтожили более тысячи немецких самолётов. В журнале боевых действий вписан и мой посильный вклад: пятьдесят девять сбитых в воздухе машин врага; около шестисот боевых вылетов.

Мы дрались с немецкими воздушными эскадрами над Кишинёвом и Северным Кавказом, над Ростовом и Крымом, над Днепром и Вислой, над Одером и над Берлином.

В течение ряда лет я записывал пережитое и наблюденное мною. Среди этих коротких, беглых строк, набросанных порою между двумя боевыми вылетами, я выбрал теперь то, что, мне кажется, может иметь некоторый интерес для нашего читателя.

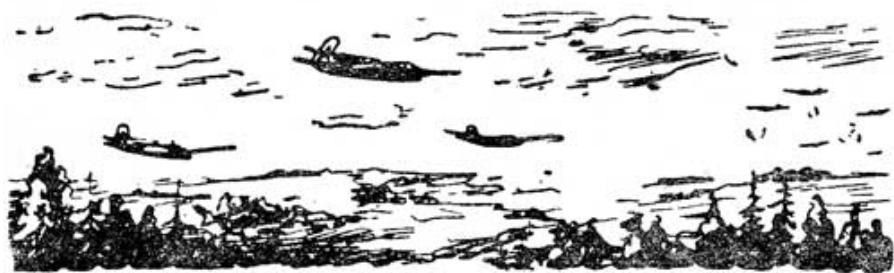
В литературной обработке записок мне оказал большую помощь полковник Н. Н. Денисов.



ТРИЖДЫ ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

А. И. ПОКРЫШКИН

I. Я буду летать



Мне не было ещё двадцати лет, когда имя великого лётчика нашего времени Валерия Чкалова стало известно всей стране. И на вопрос: «Кем быть?», я, подобно многим тысячам советских юношей, отвечал себе: лётчиком. Это было моё твёрдое решение. Наша страна уверенно выходила на широкие воздушные просторы. Первая сталинская пятилетка создала мощную отечественную авиационную промышленность. В дни воздушных парадов над Москвой и другими городами нашей Родины пролетали тысячи самолётов, сделанных на наших заводах руками советских рабочих и инженеров, по чертежам советских конструкторов. В упорной борьбе с зарубежными авиаторами наши лётчики, парашютисты, стратонавты, планеристы завоёвывали международные рекорды. Воздух, борьба за дальность, высоту и скорость полёта привлекали всё больше и больше советских людей — старых, опытных учёных, изобретателей, пилотов, командиров и такую молодёжь, как я и мои сверстники.

Повинуясь зову сердца, я простился с родной Сибирью, заводом, где прошли юношеские годы, и уехал в авиационную школу. Там меня ждало первое горькое разочарование: школа готовила авиатехников. Мысль о том, что я не буду летать, удручала меня. Начальник школы, повидимому, хорошо понимал моё настроение.

— Тебе обязательно надо быть лётчиком? И, вероятно, таким, как Чкалов? — шутливо спросил он.

— Обязательно, — угрюмо ответил я.

— Что мне с вами делать?! — иронически усмехнулся начальник. — Все вы обязательно хотите быть Чкаловыми, хотите летать. А кто же займётся моторами?..

И меня оставили в школе. Скрепя сердце, я стал изучать

моторы к бипланам конструкции Поликарпова, для того времени неплохим машинам, но весьма далёким от моей мечты — истребительной авиации... Надо, однако, признаться, что учёба в школе принесла мне большую пользу: я в совершенстве изучил материальную часть, приобрёл серьёзные технические знания и навыки.

Всё это очень пригодилось в будущем.

Сколько я подавал рапортов о командировании меня в лётную школу! Ничто не помогало. Я считался неплохим авиатехником, и моим командирам вовсе не хотелось отпускать меня из части переучиваться.

Почему мне так страстно хотелось быть лётчиком, и не просто лётчиком, а непременно истребителем?

Вспомним те годы. Горизонт уже был обложен тучами второй мировой войны. Она, по сути дела, началась. Агрессоры постепенно развязывали её то в одном, то в другом уголке земного шара. Было ясно, что рано или поздно враги нападут на нас, попытаются вооружённой рукой приостановить неумолимый ход истории, двигателем которой в наше время является Советский Союз — родина социализма. Каждый советский человек должен был определить своё место в будущей борьбе.

Я был молод, горяч и хотя, как каждый молодой человек, имел очень смутное понятие о реальной войне, одно рисовалось мне ясно и твёрдо: борьба в воздухе открывает огромные возможности перед лётчиком-истребителем.

И я тренировал себя, закалял свою волю. Летал на планерах, прыгал с парашютом, а в сентябре 1938 года совершил первый полёт по кругу на «У-2». Этому радостному дню предшествовала большая работа. До того, если так можно выразиться, я учился летать на земле. Сначала взялся за детальное изучение теории, законов полёта. Затем — буквально наизусть — выучил все правила полёта на учебном самолёте. Учебник с такими правилами всегда был со мной — и на аэродроме, и дома. Чтобы дополнить эти познания хотя бы какими-нибудь навыками, я сделал небольшой переносный тренажёр. Садясь в него и двигая «ручкой управления», можно было, не трогаясь с места, совершать «взлёты» и «посадки», «выполнять» фигуры простейшего пилотажа.

И когда я пришёл в Краснодарский аэроклуб, чтобы научиться летать по-настоящему, эта подготовка помогла мне закончить программу обучения за один месяц — срок моего отпуска.

«Вывозивший» меня инструктор одобрил моё приземление и сказал, что я хорошо «чувствую землю». После десятка

«провозных» полётов он вложил в кабину самолёта мешок с песком и дал мне старт для самостоятельного полёта. И вот я один в воздухе! Чувство непередаваемой радости охватило меня — мечта моя осуществилась! Такие минуты остаются в памяти лётчика на всю жизнь.

После первого самостоятельного вылета я приложил все усилия к тому, чтобы закончить лётную программу за время отпуска. Отработав все упражнения, я сдал выпускной экзамен с отличной оценкой и вернулся в свою школу.

Однажды ночью в мою комнату ворвались друзья-авиатехники. Ещё с порога они радостно закричали:

— Саша! Ты будешь истребителем...

Оказывается, начальство вняло моим настойчивым просьбам: очередной рапорт прибыл с благоприятным ответом, меня командировали в Качинскую лётную школу.

Я вскочил с постели. Нужные документы могли быть готовы только утром. Но мне не терпелось, я быстро собрался, ночью же ушёл на станцию и сел в первый поезд, направлявшийся в Севастополь.

Наступили лётные будни... В пасмурный день я взлетел с командиром эскадрильи, капитаном Сидоровым. На поле было два посадочных «Т». Из-за дымки я спутал свой посадочный знак с другим. С опозданием заметив ошибку, и, вместо того чтобы пойти на второй круг, я резко развернулся над самой землёй и со скольжением сделал посадку у своего «Т». Это, возможно, сделано было лихо, но противоречило правилам. Ох, и досталось же мне за нарушение инструкции от командира эскадрильи!.. Я получил первый предметный урок порядка и дисциплины.

Меня хотели оставить в школе инструктором. Но я упрямо стремился быть истребителем.

Какими качествами должен обладать лётчик-истребитель? Что должен он развивать в себе? Я настойчиво искал ответа на эти вопросы. Только записной книжке, которую я завёл в те годы, я доверял свои заветные мысли. Образ Чкалова отвечал моим мечтам: это был лётчик с широким творческим кругозором. Мне навсегда запомнились его слова о лётчике-истребителе:

— Я должен быть всегда готов к будущим боям, — говорил Валерий Павлович, — и к тому, чтобы только самому сбивать неприятеля, а не быть сбитым. Для этого нужно себя натренировать и закалить в себе уверенность, что я буду победителем. Победителем будет только тот, кто с уверенностью идёт в бой. Я признаю только такого бойца бойцом, который, несмотря на верную смерть, для спасения других людей пожертвует своей жизнью. И если нужно будет Союзу, то я в

любой момент могу это сделать...

Да, именно так! В любую минуту, если это потребуется нашей Родине, народу, партии, советский воздушный воин должен отдать свою жизнь, пойти на сокрушающий врага бой.

Настоящему лётчику-истребителю никогда нельзя полагаться на слепой случай или удачу. Риск, интуиция, точный расчёт и безукоризненное владение техникой, умение взять от неё всё — вот необходимые составные части искусства истребителя.

Чкалов много и упорно работал над тем, как повысить манёвренность самолёта, как «снять» с него те качества, которые нужны в воздушном бою. Фигуры высшего пилотажа, которыми Чкалов так виртуозно владел, не были самоцелью. Они служили лётчику для выработки определённого, не известного противнику стиля боя, создавали преимущество над врагом.

Стараясь найти ответ на занимавшие меня — тогда совсем ещё молодого истребителя — вопросы, я обращался к запискам и заметкам русского пилота Петра Нестерова. Основоположник высшего пилотажа, воин-патриот, он совершил первый в мире воздушный таран. Я знакомился с работами по тактике воздушного боя, которые оставил Евграф Крутень — лётчик большой храбрости и высокого воинского мастерства. В меру сил и возможностей я старался изучать опыт воздушных боёв первой мировой войны, сопоставлять причины побед, достигнутых одними лётчиками, и поражений, понесённых другими. Несмотря на огромные различия между авиацией конца тридцатых годов и только ещё народившимися силами прошлой войны, всё же в боевом опыте лётчиков того времени можно было найти много полезного для размышлений.

Помнится, однажды моё внимание привлекло описание одной воздушной схватки. «План боя, — говорилось там, — был решён в одну секунду». Я подчёркиваю слова: **«план боя»**. Стало быть, воздушный бой, который длится считанные секунды, должен иметь свой план. И всё — или почти всё — искусство истребителя состоит в том, чтобы в какие-то доли секунды придумать этот план и суметь решить его в свою пользу. Несомненно, для этого нужно безупречное, доведённое до автоматизма владение техникой.

Разумеется, в воздушном бою, так же как и на земле, участвуют не только чисто военные факторы, а и факторы нравственного, морального порядка. Эту нравственную силу трудно измерить, но её влияние огромно.

Я, как и многие наши лётчики, испытал это в первые же дни войны. Мы встретились в воздухе с сильным и коварным противником, который, используя момент внезапности, бросил

против нас всю свою авиационную мощь. Нам пришлось вступить в неравные бои. В эти первые, горькие дни войны именно моральное превосходство советских лётчиков помогло выдержать страшный напор врага.

Итак, преданность Родине, воля к победе, основанная на правоте своего дела, доскональное знание техники и тактики, физическая закалка, умелое сочетание теории с практикой, риска с расчётом, храбрости с осмотрительностью — вот те необходимые качества, которыми должен обладать советский лётчик-истребитель. Так подсказывала мне совесть, таким я старался стать, вступая по выходе из лётной школы на новый для меня путь службы в строевой истребительной части.

Присматриваясь к полётам своих товарищей, думая о Чкалове, летая, ведя учебные воздушные бои, я постепенно вырабатывал некоторые «свои» взгляды на борьбу в воздухе. У старых, более опытных лётчиков я перенимал полезную для каждого воздушного воина привычку, которая сохранилась и по сей день. Я имею в виду строгий анализ каждого полёта, тщательный поиск допущенных ошибок, а при успехе — зерна победы.

В авиации существует своя методика боя, очень точная и ясная. Нужно очень хорошо освоить эту методику, чтобы суметь найти то, что ни в какие инструкции не укладывается, найти что-то новое. И я завёл альбом своих полётов. Фигуры высшего пилотажа я расчленял на чертежах, строил расчёты, как бы дополняя на бумаге то, что я совершал в воздухе. Красота и ценность высшего пилотажа не только во внешне блестящем выполнении фигур. Каждая фигура — даже самая простейшая — это манёвр в будущем бою. Схемы и расчёты могут пригодиться для боевых операций.

Прошло немало лет с тех пор, как в альбом был занесён первый — ещё совсем школьнически сделанный чертёжик, первый расчёт... Но и сейчас этот альбом дорог и близок мне, он сослужил немалую службу.

Я приехал с Качи ещё с петлицами авиационного техника на гимнастёрке и, разумеется, казался моим товарищам по эскадрилье — старым лётчикам-истребителям — как бы чужаком.

Воздух роднит лётчиков. Вскоре мы начали летать строем, слетались и сдружились. Я близко сошёлся с одним из лётчиков — Соколовым. У него я учился искусству высшего пилотажа. Это был спокойный, хладнокровный человек. Таким он был на земле и таким же, что особенно важно, в воздухе. В учебном бою трудно было предугадать, какой манёвр он сейчас применит. Атаки Соколова отличались резкостью, стремительностью. Он как бы

разом, одним ударом, рубил «противника».

В те первые после школы лётные дни в строевой эскадрилье резкость манёвра в воздухе была для меня новостью. Соколов умел плавно вести самолёт, но в решающий момент он мгновенно и резко бросался на «противника», «сбивая» его молниеносным ударом. Изучая манеру его полёта, я пришёл к выводу: резкости удара способствует быстрая реакция Соколова, опережающая реакцию «противника», с которым он ведёт учебный бой. Как же «обогнать» Соколова, как противопоставить его резкому манёвру свой, ещё более резкий, ещё более стремительный манёвр? Как добиться того, чтобы не Соколов тебя, а ты его успеваешь поймать в прицел, в тот момент, когда его рефлекторные способности парализованы только что совершённым физически трудным, так называемым «перегрузочным» манёвром?

Я начал настойчиво тренироваться в высшем пилотаже, чтобы выработать в себе это новое качество резкого удара при атаке. Постепенно организм стал привыкать к перегрузкам. В дальней от аэродрома зоне удалось освоить и некоторые новые фигуры высшего пилотажа. Я старался привлекать как можно меньше внимания к своей работе — хотелось устроить Соколову своеобразный сюрприз.

Наконец настал день, когда я решился вызвать его на учебный бой. Он принял вызов.

Перед самым вдруг мелькнуло сомнение... Но стартёр уже взмахнул флажком: взлёт! Отступать было поздно. Я дал газ и поднялся в воздух.

«Бились» мы долго и упорно, но преимущества не было ни на стороне Соколова, ни на моей. Одно радовало: «противник», тот самый, который не так давно быстро расправлялся со мною, сейчас не может меня одолеть. Реальное, осязаемое достижение! Но этого всё же мало. Истребитель создан для атаки, а не для обороны. Он должен уничтожать противника. Только для этого и сделана машина, только для этого существует её хозяин — лётчик.

Собрав весь запас сил, я сделал самый резкий, какой только мог, манёвр и зашёл в хвост машине Соколова. Он вывернулся. Ещё такой же резкий, неотвязный манёвр. Победа!

После посадки Соколов одобрительно сказал:

— Драться ты будешь...

Отзыв приятеля обрадовал, и я с ещё большим рвением продолжал совершенствоваться. Пилотировал я неплохо, но этого было далеко недостаточно. Ключ к победе — в сочетании манёвра с огнём. А мне тренировочные стрельбы по конусам не удавались. Две-три пробоины в конус — в этом мало радости. Не таким

должен быть настоящий убийственный огонь.

Я засел за расчёты. Пригодились давние занятия в Новосибирске в вечернем рабочем институте. Они помогли мне с математической точностью определить дистанцию, с которой следовало открывать огонь. Придя к выводу, что успех должна дать стрельба с близкой дистанции, я старался найти правильное исходное положение для атаки в упор.

В ближайший лётный день я испытал свои расчёты на практике. Секрет состоял в том, что, атакуя конус под определённым углом подхода, я нажимал на гашетки пулемётов только в тот момент, когда по старой, установившейся практике уже давно следовало бы отваливать в сторону. Для меня, молодого лётчика, это было большим риском — при малейшей неточности вместо конуса я мог всю пулемётную очередь всадить в самолёт-буксировщик.

Когда мы приземлились, лётчик, буксировавший конус, возмущённо сказал:

— Что ты так прижимался? Ведь эдак и убить можно...

Но меня не подвели ни глаз, ни рука. Я научился стрелять точно с короткой дистанции. Такая стрельба полностью соответствовала понятию о ближнем воздушном бое, владеть искусством которого должен каждый истребитель.

...С весны сорок первого года наша часть стояла на границе у Прута. И вот однажды на рассвете раздалась команда:

— В воздух!

Это было 22 июня...

II. Первые воздушные бои

Настал час, когда от каждого советского лётчика потребовалось, чтобы он в жестоких боях с вероломно напавшим врагом доказал свою преданность Родине.

Моё звено сразу же получило задание — сопровождать группу бомбардировщиков, летевших за Прут. Под крыльями машин блеснула пограничная река. Вот и цель. Ведущий самолёт спикировал на цель, штурманы отбомбились, и мы повернули к своему аэродрому.

В течение всего полёта я напряжённо искал вражеские самолёты. Но воздух на нашем маршруте в эти минуты был чист. Вражеская авиация действовала в другом районе.

Я был несколько разочарован таким будничным исходом первого боевого вылета. Ни одной встречи с противником!

Второй день войны был для меня более удачным. В паре с лётчиком Семёновым я полетел на разведку под Яссы — там находился немецкий аэродром. На подходе к Яссам мы встретили пять «мессершмиттов», идущих встречным курсом: три внизу, два сверху. Я был молод, горяч и ни одной секунды не колебался. Условным покачиванием крыльев дал знать Семёнову: иду в атаку!

Летал я тогда на «миге». Это была выносливая машина, она отлично вела себя на больших высотах — её скорость и маневренность возрастали. Помню, как быстро работала мысль во время этой первой реальной встречи с противником. План боя решён мгновенно. Семёнов должен был прикрывать меня, об этом мы договорились ещё на земле.

Набирая высоту, я встретился лоб в лоб с тройкой немцев, шедших в нижнем ярусе. Жёлтый, с резко обрубленными крыльями самолёт взмыл перед самым носом моего «мига». Я сделал разворот и оказался у него в хвосте.

Но в этот момент один из «мессеров» верхнего яруса стал заходить мне в хвост. Белые трассы пуль прошли совсем рядом. Резким рывком, до полного потемнения в глазах, я рванул машину вверх, и немец остался в стороне. Он не смог сделать такой резкий манёвр.

Осмотревшись, я увидел, что Семёнов выходит из боя. Как позже выяснилось, у него сдал мотор. Пикируя, я свалился на ближайшего «мессера» и с очень близкой дистанции дал очередь. Вспыхнув, он рухнул вниз. Взгляд, которым я проводил его, едва не стоил мне жизни. Ещё один немец подобрался ко мне сзади. Резкие удары вражеских снарядов разворотили левую плоскость и

бак. Машина перевернулась. Вернув ей нормальное положение, я попробовал продолжать драться, но самолёт плохо слушался управления. Надо было выходить из боя. Я скользнул вниз, прижался к земле и, чувствуя, как машина теряет устойчивость, потянул на свой аэродром.

Сел я, как обычно, зарулил по всем правилам и, выключив мотор, откинулся на бронированную спинку сиденья. Страшно хотелось пить. К моему «мигу» бежали лётчики. И Семёнов бежал.

— Тебя ведь зажгли! — возбуждённо закричал он.

Он прилетел раньше и сказал, что видел, как я, подбитый, камнем пошёл к земле. Товарищи окружили меня. Всех интересовало: как это было? И, как водится у лётчиков, я движением рук обрисовал воздушную обстановку, удар по хвосту «мессершмитта» и скольжение на крыло.

Это был мой первый немец. Первый, которого я уничтожил. Мне хотелось остаться одному и как-то разобраться в чувствах.

В этот день и у других лётчиков были победы: наша часть открыла свой боевой счёт.

Тяжёлое время переживала в те дни наша авиация. Гитлеровцы подняли в воздух и направили на нашу сторону почти все свои воздушные флоты — тысячи и тысячи самолётов.

Многочисленные эскадры вражеских бомбардировщиков бороздили небо, скидывая бомбы на наши войска, города, железные дороги, на мирное население. Они действовали в глубокой зоне — триста, четыреста, местами пятьсот километров от линии фронта. Немецкие истребители стаями ходили над нашими войсками и аэродромами, пытаясь навсегда утвердить за собой достигнутое в результате внезапного и вероломного нападения временное численное превосходство в воздухе.

Советским лётчикам нужно было отражать налёты германских бомбардировщиков, уничтожать немецкую истребительную авиацию, вести воздушную разведку и, содействуя своим наземным войскам, наносить ответные удары по вражеским танковым колоннам.

Положение усугублялось ещё и тем, что каждый самолёт, находящийся в строю, был в то время особенно дорог. Мы знали: пополнять самолётный парк сейчас очень трудно. Многие заводы и предприятия нашей авиационной промышленности переключивались в глубинные районы страны. Им нужно было время, чтобы освоить на новых местах сложный процесс производства и дать фронту новую продукцию. Время! Это время наши лётчики, как и все другие воины Советской Армии, добывали в ожесточённых схватках с врагом, порою ценою собственной жизни сдерживая, изматывая, обескровливая

противника.

Тот, кто был на фронте третьего июля сорок первого года, хорошо помнит этот день. В этот день, впервые после начала войны, Сталин говорил с советским народом. Он говорил, как близкий друг и товарищ, как вождь и полководец, как отец, обращаясь к каждому советскому человеку, где бы тот ни находился — на севере или на юге, в Москве или на Дальнем Востоке. В душу каждого из нас глубоко запали слова товарища Сталина о том, что нужно для ликвидации опасности, нависшей над нашей Родиной, какие меры надо принять для того, чтобы разгромить врага.

Многие пилоты, уходя в бой, брали с собой портреты товарища Сталина. Маленькая фотография Иосифа Виссарионовича была установлена и на приборной доске моего самолёта.

...Вылеты следовали за вылетами. Большинство из них приносило успех, но были и такие, после которых в душе оставался горький осадок понесённой неудачи. Разные бывали тому причины... Но одна из них порою давала знать о себе с особенной силой. У наших лётчиков в то время ещё не было боевых навыков, а в некоторых случаях и умения использовать все возможности доверенной им техники. Ведь против нас выступала авиация, прошедшая школу боевых действий на Западе в тридцать девятом — сороковом годах. И хотя немецкие лётчики редко встречали там настоящее сопротивление, всё же они накопили известный боевой опыт. Он дополнял численное превосходство врага в силах, затруднял нам борьбу с изворотливым и коварным противником.

История Отечественной войны навсегда сохранит в памяти советского народа имена тех лётчиков, которые, не задумываясь ни на секунду, самоотверженно устремлялись на врага, какой бы численности, силы он ни был, которые дрались с ним, ценой собственной жизни задерживая, уничтожая воздушного противника.

Где, в какой стране мог родиться такой приём атаки, как таран? Только у нас, в среде лётчиков, ставивших честь, независимость и свободу Родины превыше всего, превыше собственной жизни.

Таранные удары советских истребителей устрашали врага. Они, конечно, не являлись, как это пытались представить некоторые зарубежные авиационные специалисты, приёмом борьбы, продиктованным отчаянием. Таран требовал виртуозного владения машиной, исключительной выдержки, железных нервов,

огромного душевного порыва. С особенным ожесточением, искусством и напористостью применяли этот приём наши лётчики при защите Москвы от воздушных налётов противника.

Мне лично не довелось ни разу таранить противника. Но в то грозное для нашего государства время воздушный таран был законным и необходимым элементом в арсенале средств нашей борьбы.

Таранные удары и многие другие смелые приёмы поражения и уничтожения воздушного противника были гордостью советских лётчиков и как нельзя лучше характеризовали их упорство и волю к победе. Но вместе с тем боевая жизнь настойчиво требовала от нас творчества, энергичного поиска новых, более совершенных форм борьбы, выработки такой тактики действий в воздухе, которая бы, с одной стороны, если не совсем исключала потери, — на войне это, конечно, невозможно, — то сводила их к минимуму, а с другой — давала бы возможность наносить противнику наибольший ущерб.

«Смелость и отвага, — в своё время указывал лётчикам товарищ Сталин, — это только одна сторона героизма. Другая сторона — не менее важная — это умение. Смелость, говорят, города берёт. Но это только тогда, когда смелость, отвага, готовность к риску сочетаются с отличными знаниями».

А умения порой ещё не хватало. Не всегда и не везде боевая работа была организована так, как диктовали условия войны. Прямое следствие — неоправданные потери и сравнительно малый эффект.

К примеру, наши соседи — бомбардировщики — довольно часто летали самостоятельно, без сопровождения истребителей. Такой метод действий грозил весьма опасными последствиями.

— Почему вы не организуете сопровождения истребителей? — спросил командира бомбардировщиков приехавший на аэродром старший авиационный начальник.

— Я считаю это излишним, — с некоторым оттенком показной лихости доложил тот, — мы летаем в плотном строю и хорошо обеспечиваем самооборону...

Мне довелось присутствовать при дальнейшем разговоре. Командир бомбардировщиков доказывал, что при большой плотности строя и организации зоркого наблюдения за воздухом потери бомбардировщиков исключаются.

Чувствовалось, что у этого молодого командира отсутствовал критический подход к обстановке. Он отстаивал по сути дела уже отжившую точку зрения. Когда-то можно было один лишь плотный строй бомбардировщиков противопоставлять манёвру

истребителей — малоскоростных и слабо вооружённых. Но теперь, как справедливо указал ему старший авиационный начальник, необходимо было быстро пересмотреть многие элементы воздушной тактики. Враг располагал большим количеством скоростных машин с мощным пушечным вооружением. Это позволяло ему производить мгновенную атаку по плотному строю бомбардировщиков, открывать огонь с больших дистанций, чем прежде, когда имелись только пулемёты. В таких условиях, естественно, одной пассивной обороны бомбардировщиков было недостаточно. Как для них, так и для других видов авиации резко вставал вопрос о том, что понятие «боевой строй» следовало заменить более широким понятием «боевого порядка», который обеспечивал бы не только оборону, но и наступательные действия, обеспечивал бы ведение воздушного боя в тесном взаимодействии всех видов авиации.

Выработка новых, соответствующих обстановке боевых порядков истребителей, бомбардировщиков и штурмовиков была сложным процессом. Кое-где, да и в нашей части, он порою наталкивался на внутреннее сопротивление тех лётчиков, которые, не успев разобраться в новых условиях, предпочитали придерживаться старых взглядов на тактику воздушного боя. В частности, помнится, на нашем аэродроме довольно широко дебатировался вопрос о самой природе воздушного боя. Нельзя было не считаться с тем, что от индивидуальных схваток бой всё больше и больше переходит к групповым столкновениям. Но люди, о которых идёт речь, по сути дела, отрицали возможность организованного, управляемого группового воздушного боя.

— Да, — говорили они, — мы допускаем возможность первой атаки, производимой большой группой самолётов. Но после этого бой обязательно примет форму отдельных схваток, разобьётся на отдельные очаги, где каждый лётчик станет действовать самостоятельно.

Дебаты и споры возникали обычно по вечерам, когда после боевого дня эскадрилья располагалась на отдых. Лёжа где-нибудь на сеновале или под копной только что сжатого хлеба, мы горячо обсуждали проведённые за день бои, старались доискаться правильных выводов. Греха таить нечего: приученные в дни мирной учёбы к несколько иным принципам боя, мы действовали порою не так, как требовала обстановка. Случалось, что, бросившись в бой, вся группа стремилась как можно скорее образовать круг в одной плоскости. Всё сводилось к тому, чтобы защитить хвост впереди идущего самолёта, и бой принимал оборонительный характер. Связанные «кругом» самолёты не могли свободно маневрировать, направлять и концентрировать

силу своих ударов.

Мы приходили к выводу: надо буквально математически рассчитывать весь бой, заранее уславливаться о манёвре, вести бой продуманно. Кое-кто считал, что если бой закончился успешно, значит и «виражи были правильные». Такие взгляды, конечно, глубоко ошибочны. Особенно убедил меня в этом один боевой вылет в конце лета сорок первого года.

В первые месяцы войны на мою долю выпало не так уж много воздушных боёв. Больше всего приходилось летать на разведку.

Однажды утром вместе с лётчиком Степаном Комлевым мы вылетели в Запорожскую степь. Настроение было злое — хотелось со всей силой обрушиться на немцев. Но нельзя: разведка есть разведка.

Идя над дорогой, я обнаружил танки и автомашины. Они двигались к фронту. Нужно предупредить командование о грозящей опасности. Я не выдержал и начал штурмовать немецкую колонну. Но тут на нас свалилась группа «мессеров». Раздумывать некогда. Я знаю, что Комлев повторит все мои движения. И мы разом налетаем на немцев, с ходу рвём их строй. Однако «мессеров» много, а нас только двое. К тому же мы бьёмся на низких высотах, все преимущества на стороне врага. Уйти невозможно: сразу заклюют. Остаётся одно: пустить в ход всю напористость, всю дерзость. Почти одновременно мы с Комлевым атакуем ближайший к нам немецкий самолёт. Из атаки я выхожу горкой.

Оглядываюсь и вижу удаляющегося Комлева. Он поврежден. Я остаюсь один. Два немца атакуют меня.

Если бы я хоть мгновение стал медлить, раздумывать — всё было бы кончено. Позже, на земле, восстанавливая в памяти свои действия в этот момент, я удивлялся их целесообразности. Именно так, а не иначе нужно было маневрировать! Я вырвался одним из тех резких манёвров, который потом вошёл в практику многих лётчиков. Это была восходящая спираль. Резко переломив машину, я задрал её нос кверху и, энергично действуя управлением, оказался выше заходившего мне в хвост «мессершмитта». Теперь на моей стороне было преимущество: я знал, что немецкому лётчику трудно так же резко «переломить» свою машину.

Манёвр удался! Но борьба на этом ещё не кончилась. Надо было прикрыть выход из боя подбитого Комлева, которого уже пытались настигнуть два «мессера». Пикированием сверху быстро нагоняю их. Один успел резко уйти из-под моего огня, а второй больше никогда не поднимется в воздух! Не успел я осмотреться, что делается сзади, как дробно застучали по машине

снаряды. Увернувшись, услышал, как мотор стал вдруг захлёбываться. Потом он сразу затих, и земля стала надвигаться с катастрофической быстротой. Немцы, видя мою беспомощность, заходили в атаку один за другим, как на полигоне. У самой земли им удалось перебить управление. Не успев снять лётные очки, я от удара о землю на какое-то мгновение потерял сознание. Все мои силы, физические и нравственные, напряжённые до предела, вдруг разом иссякли...

Потом я пришёл в себя. Лицо было залито кровью, один глаз распух. Это больше всего испугало и встревожило меня: глаза — главное оружие лётчика.

Лёжа под крылом уткнувшегося в землю самолёта, я всё ещё переживал краткие мгновения воздушного боя. И значительно позже, когда в другой, более спокойной обстановке я стремился осмыслить всё происшедшее, как-то само собою напрашивался решающий вывод: нужно смелее драться на вертикалях, применять вертикальный манёвр.

Было бы, конечно, не только нескромно, но и неправильно говорить, что мысль о вертикальном манёвре впервые зародилась у меня. К этой же мысли в разное время, в разной обстановке приходили многие советские лётчики. И это было совершенно естественно. Каждый творчески настроенный лётчик, на каком бы фронте он ни дрался, искал новые тактические приёмы боя, готовил себя к появлению новых, более совершенных самолётов. Целая серия таких тактических приёмов могла возникнуть (и это подтвердилось в дальнейшем) на принципе вертикального манёвра, то есть перенесения боя из горизонтальной плоскости в вертикальную; не на вираже, а на крутых восходящих и нисходящих фигурах высшего пилотажа.

Манёвр на вертикалях в дальнейшем ходе войны претерпел большие изменения. Он обрастал новыми деталями, развивался и уточнялся боевой практикой. Мы и в мирное время учились вести бои на вертикалях. Но то были вертикальные манёвры одного самолёта, а не группы. Война потребовала построения в вертикальной плоскости боевого порядка целой группы самолётов. Рост скоростей, повышенные лётно-тактические данные самолётов открыли широкие возможности в манёвре. Лётчики-истребители с творческой жилкой искали и находили в бою эти новые черты манёвра, обеспечивавшие победу над врагом.

Немцы считали себя господами в воздухе: на их стороне было количество, они пытались подавить нас массовостью, числом.

Наступательный дух советского лётчика находил своё выражение в смелом применении вертикального манёвра. И чем

дальше, тем глубже внедрялась в сознание и действия наших лётчиков эта новая тактика боя.

...Итак, я лежал в степи, под крылом самолёта. Старуха-крестьянка промыла и перевязала мне глаз. Похоже было на то, что я ещё буду летать: боль в глазу утихла. Осмотрел машину и нашёл, что после небольшого ремонта она сможет снова воевать. Проходившие мимо командиры и бойцы предупредили, что противник проник в наш тыл. Кто-то сказал:

— Лётчик, бросай своего коня, давай пробиваться вместе.

Бросить своего «коня» я не мог. Это было моё оружие. Должно быть, мой вид — раненого лётчика, сидящего в степи у подбитого самолёта, — чем-то тронул солдатские сердца. Один из командиров выделил в моё распоряжение сапёров.

Была тёмная ночь, тревожно озаряемая голубыми ракетами немцев. Самолёт лежал на брюхе. Сапёры помогли мне подрывать землю под фюзеляжем, и я выпустил шасси. Самолёт подняли и прицепили к грузовой машине.

Мы начали кружить по степи в поисках слабого звена в немецких клещах. Можно представить себе, как трудно было тащить с собой раненый самолёт. Ночью мы прорвали одно вражеское кольцо, но впереди всё ещё был враг. День мы провели в широкой балке, а с наступлением вечера, выслав вперёд разведку, тронулись в путь. Немецкие ракеты и пулёмётные трассы освещали степь. Меня вызвал пехотный командир и сказал:

— Лётчик! Покажи пример: поведи ударную группу прорыва.

Собрав в кулак бронемшины, вооружив бойцов гранатами и поставив в центре грузовик с самолётом, мы пошли на прорыв.

Спустя неделю, перевязанный, но радостный, я появился на аэродроме. На меня смотрели так, точно я явился с того света. Друзья решили, что я погиб...

И я снова стал летать на разведку. Эта, на первый взгляд, серенькая и скучная работа скоро увлекла меня. Ведь иногда достаточно одного штриха, подмеченного лётчиком на земле, чтобы раскрыть замысел противника и свести на-нет большую оперативную работу его командования и штабов.

Однажды меня вызвал генерал. Чувствуя, что предстоит важное задание, я захватил с собой планшет с навигационным снаряжением.

— Нужно установить, где находятся танки, — сказал генерал, подводя меня к своей карте.

Речь шла о группировке Клейста. Молча прикинув маршрут полёта в район разведки и подсчитав в уме расход горючего, я доложил, что к полёту готов. Генерал подошёл к окну. На улице

бушевала осенняя непогода — всё бело от снега, смешанного с туманом.

— Муть, — отрывисто сказал генерал.

Действительно, этот полёт на разведку оказался одним из самых тяжёлых. В снегопаде и тумане порою совершенно исчезал горизонт, грозило обледенение — особенно опасное на низкой высоте. Я несколько раз «прочёсывал» заданный район, до боли в глазах вглядываясь в заснеженную мокрую землю. Но немецких танков нигде не видно.

Поиск длился долго. Я чувствовал большую ответственность за полёт. Ведь в те дни далеко к северу, у стен Москвы, решалась судьба первого этапа войны. Задание — найти танки Клейста — понималось мною именно как моя личная, лётчика Покрышкина, помощь воинам, оборонявшим Москву. И, летя в снегопаде, в тумане, я упорно искал и искал немецкие танки.

Стрелки бортовых часов показывали, что поиск очень затянулся. Скоро должен был кончиться бензин.

Но вот, пристально взглядевшись в землю, я увидел нечто похожее на след гусениц. Промелькнула какая-то одиночная машина. И опять ничего... Немцы, конечно, слышали шум мотора советской машины, разрезавшей туман и снегопад, но ни единым выстрелом из зенитки не выдавали своего присутствия.

Наконец я нашёл их! В логу, в кустарниках, укрывшись за стогами сена, чернели квадратные коробки немецких танков. Группировка Клейста была обнаружена.

Вскоре наши наземные войска начали контрманёвр и со всей силой обрушились на врага. Началась наступательная операция, в результате которой нашими войсками был взят Ростов.

III. Боевая верикаль

С огромной, непередаваемой радостью восприняли лётчики нашей части весть о том, что под Москвой наши войска одержали победу, что огромные полчища врага разбиты, а остатки их, усыпая снега Подмосковья трупами и техникой, бегут на запад.

Мы кричали «ура», пели, обнимались друг с другом. Пилотам дежурной эскадрильи нельзя было выходить из кабин самолётов, и возле них собрались почти все свободные лётчики и техники. Стихийно возник короткий митинг. Победа под Москвой была праздником на всём гигантском фронте борьбы с гитлеровцами, торжеством всех советских людей.

Но все мы отчётливо понимали, что предстоят ещё жестокие сражения. Мы старательно готовились к ним, совершенствовали свою тактику, изучали тактику противника.

Мне посчастливилось. До сих пор я встречался с «мессершмиттами» только в бою, но вот однажды генерал повёл меня к захваченным у врага трофейным самолётам и предложил:

— Попробуй их в воздухе.

«Мессершмитты» были отданы в моё полное распоряжение. Меня влекло к ним не простое любопытство. Это был своего рода живой противник, которого нужно было исследовать со всей тщательностью. Лётчики порою узнают достоинства и отрицательные качества самолётов, лишь наблюдая за их эволюциями в воздухе. Это как бы знакомство издалека. Примерно так и я был знаком с «мессером», ловил его в прицел или же увёртывался из-под огня. Теперь представлялась возможность во всех деталях, вплоть до каждого шплинта, рассмотреть немецкий самолёт на земле, а затем испытать его характер и в воздухе.

Машина, которую я выбрал, была серийным экземпляром «мессершмитта-109». В последующем немецкие конструкторы неоднократно модернизировали этот самолёт. Каждая модернизация фиксировалась путём добавления к названию типа машины какой-нибудь буквы или цифры. В последующих боях мне пришлось не раз сталкиваться с «мессершмиттами-109-ф», потом «109-г», потом «109 г-2» и, наконец, «109 г-4». Всё это были варианты основной машины и отличались от неё лишь некоторыми деталями, дающими возможность увеличить скорость, либо же сократить время выполнения фигур высшего пилотажа. Кроме того, модернизация касалась усиления брони, увеличения вооружения самолёта и других моментов, безусловно имеющих значение в воздушном бою. В конце концов «мессеры»,

как и другие немецкие самолёты всех серий, марок и типов, оказались битыми нами, советскими лётчиками, летавшими на прекрасных отечественных машинах.

Тщательно исследовав машину и разработав программу испытаний, я поднялся в воздух. Познать врага — и притом серьёзного врага, каким был «мессершмитт», — значило изучить все его сильные и слабые стороны. Испытательным полётам я отдавал почти всё свободное время. Пилотируя вражескую машину, я как бы подвергал её допросу с пристрастием и старался сразу думать за двоих: за себя, советского лётчика, и за вражеского пилота. «Мессер» должен был дать ответ, на что именно он способен в бою. Я стремился выжать из него все возможности: переключал из одного виража в другой, разгонял на горки и боевые развороты, круто пикировал, вводил в восходящие фигуры вертикального манёвра. Мысленно в каждую секунду полёта я представлял себе рядом с немецким свой, советский истребитель и так же мысленно управлял им в этих воображаемых воздушных схватках.

Один из полётов на «мессершмитте» чуть не стоил мне жизни. Пробуя выполнить контрманёвр, которым немецкий пилот мог бы ответить на манёвр советского лётчика, я набрал скорость и затем резко налёг на управление. Наш советский истребитель легко выполнял эту фигуру. У «мессершмитта» фигура не выходила. Несмотря на все мои усилия, он продолжал нестись вниз. Лишь почти у самой земли удалось ввести машину в горизонтальный полёт.

Пришлось засесть за детальный анализ своих действий и поведения самолёта. Может быть, я просто-напросто допустил грубую ошибку в пилотировании немецкого самолёта? Может быть, находишься в этот момент в кабине опытный немецкий лётчик, он выполнил бы этот манёвр успешно?

С утра я вновь поднялся в воздух. Набрав для предосторожности большую высоту, попытался повторить фигуру. Она снова не получилась. Ещё и ещё раз. Тот же результат. «Мессершмитт» вёл себя, как говорят лётчики, «дубово».

Для проверки я пересел на советскую машину. Манёвр она выполнила, как всегда, непринуждённо. Вечером снова занялся расчётами. Положив рядом лётные характеристики нашего и немецкого самолётов, я изучал графики их поведения в воздухе на различных режимах полёта. Выводы говорили, что не только в этой фигуре, но и некоторых других положениях «мессер» уступает в манёвренности советскому истребителю. Узнать это было очень важно.

Борьба в воздухе продолжалась. Врагу наносился всё больший и больший урон. В среде наших лётчиков-истребителей на всех фронтах стали выделяться мастера воздушного боя, зарекомендовавшие себя многими победами. На личном боевом счету ряда лётчиков уже значилось по десятку и более сбитых ими самолётов. В общей сложности, за несколько месяцев борьбы тридцать-сорок наших лучших лётчиков «свалили» с неба больше чем полтысячи вражеских самолётов. Это были воздушные бойцы высокого класса, впоследствии ставшие костью целой плеяды советских асов, умноживших число побед над противником, выработавших особый стиль сокрушительного наступательного воздушного боя.

Тактика борьбы в воздухе не есть нечто застывшее, данное раз и навсегда. Она всё время видоизменяется, совершенствуется. То, что было хорошо вчера, завтра уже может оказаться устаревшим. Таков закон авиации — рода войск, вооружённого быстро прогрессирующей техникой. Кто-то из лётчиков нашей части неплохо заметил:

— Всем нам следует думать так, будто «завтра» уже наступило сегодня.

Случалось, однако, и иначе. Некоторые лётчики, добившись первых побед, считали, что им учиться уже нечему. С излишней самоуверенностью они свой частный опыт ставили превыше всего и не видели, не хотели замечать, что жизнь уже обгоняет их — ставит в хвосте событий. Такие люди, к счастью, были редким явлением и, как правило, в нашей части не уживались. Они встречали энергичное, решительное осуждение всего коллектива и под его воздействием вынуждены были расставаться со своими негодными взглядами.

Встречались — и гораздо чаще — лётчики иного склада. Преимущественно это были молодые, храбро дерущиеся с врагом пилоты. Они не особенно задумывались о причинах своих успехов, случавшиеся поражения рассматривали как неизбежность войны, не приучали себя заглядывать в ближайшее будущее, жили, что называется, только сегодняшним днём.

— Расчёты... Планы... — говорили они. — Да разве можно заранее продумать весь бой? Дело решают секунды. В бою нужно своего рода вдохновение. Увидел противника — бей его, как умеешь: сверху, снизу, в хвост, в лоб...

Конечно, они ошибались, эти молодые воздушные бойцы, воевавшие так, как они говорили — сгоряча. Но нужно ли было осуждать их так же сурово, как мы осуждали отдельных лётчиков, всерьёз заболевших зазнайством? Молодых, может быть даже иной раз довольно безрассудных, пилотов надо было учить,

прививать им другие навыки, помочь им заменить излишнюю горячность здоровой, точной оценкой обстановки. Подавляющее большинство молодёжи училось охотно, с подлинным творческим огоньком. Многие из них впоследствии стали истребителями первого класса.

Малоискушённую в тонкостях воздушного боя молодёжь я старался обучать и в воздухе и на земле. Моя землянка на полевом аэродроме шутивно именовалась «конструкторским бюро». Стены её были увешаны схемами и чертежами манёвров истребителей. Всю войну со мною кочевал альбом воздушного манёвра. Он пополнялся новыми фигурами, идеями и мыслями, возникавшими в процессе боёв. Альбом открывался девизом: «Истребитель! Ищи встречи с противником. Не спрашивай: сколько противника, а — где он?»

В альбом уже был занесён манёвр с восходящей спиралью. В процессе боёв возник новый манёвр ухода под трассу противника. История его такова. Лётчики соседнего полка получили новые машины. Пролетая над нашим аэродромом, они приветствовали нас блестящим каскадом фигур высшего пилотажа. Один из пилотов «крутнул бочку». Но вместо этой фигуры у него получилась полубочка с зарыванием машины и потерей высоты. Произошло это случайно, как бывает иногда у начинающих лётчиков.

Эта фигура — неправильная бочка с потерей высоты — заинтересовала меня и подтолкнула к созданию нового манёвра. Замысел был таков: в случае, если враг зайдёт мне в хвост, я уйду под трассу его пуль бочкой. Поднявшись в воздух, я сделал бочку. Получилось. Нарисовал схему. Выходило. Эта фигура долгое время занимала моё воображение. Иногда я ловил себя на том, что ладонями рук делал бочку, разыгрывал воздушный бой. Известно, что лётчики любят «разговаривать» с помощью рук. Самые замысловатые манёвры в воздухе они могут изобразить то плавным, то резким движением ладоней.

Когда я показал свой чертёж лётчику Фигичеву, он высмеял меня: «Ерунда!». Но я верил в манёвр.

Оправдал он себя и в бою. Три «мессера» пытались зажать меня. Атакуя ведущего, я вдруг услышал по радио голос напарника:

— Вас атакуют сзади.

Я не стал оглядываться. Почти инстинктивно сделал бочку и потерял высоту. Немец пронёсся надо мной. Манёвр с уходом под трассу удался!

Однако это был оборонительный приём. А как сделать его средством атаки? Ведь любой манёвр истребителя обязательно

должен содержать в себе дух наступления.

«Отец русской авиации» профессор Н. Е. Жуковский — человек дерзновенных мыслей, глубокого анализа, больших практических дел — в своё время так сформулировал свой метод: «Качественный эксперимент — теория — количественный опыт — выход в практику». Иными словами: сначала нужно путём опыта получить нечто новое, затем подтвердить опыт убедительным расчётом, многократно проверить расчёт в серии опытов, и только после этого, внося все поправки, приступать к широкому практическому осуществлению найденного нового.

На фронте я не раз прибегал к подобного рода методике. Вдвоём с лётчиком Искриным мы поднялись в воздух. Тут же, над аэродромом, разыграли показательный учебный бой. Искрин атаковывал меня в хвост, а я уходил из-под его «огня», применяя новый манёвр. Мобилизовав всё своё умение, я постарался не только вывернуться из-под атаки Искрина, но и тотчас же атаковать его. Атака удалась далеко не сразу. Сначала она только наметилась в самых общих чертах.

Но и этого было довольно, чтобы приняться за расчёты. Затем мы снова провели серию учебных боёв над аэродромом. С каждым полётом манёвр оттачивался, приобретал стройность, заканчивался всё более точной атакой.

Пришло время испытать его в бою. Первоначальный эксперимент, подкреплённый теоретическим обоснованием, блестяще оправдал себя в схватке с противником. Теперь его можно было рекомендовать и другим лётчикам. В моём альбоме появилась окончательная схема нового манёвра. Истребитель действовал так: при внезапной атаке противника сзади он уходил из-под его огня управляемой бочкой и тут же, оказываясь за хвостом вражеской машины, открывал по ней огонь на уничтожение.

Моя повседневная работа над созданием новых приёмов борьбы в воздухе озарилась огромным событием в личной жизни. Весной сорок второго года я был принят в члены партии. Свою роль коммуниста я понимал так: упорно стремиться быть во всём впереди — в боях и в учёбе. Партийный билет мне вручили на аэродроме близ города Краснодона, прославленного впоследствии подвигами «молодогвардейцев».

Тысяча девятьсот сорок второй год, второй год войны, особенно памятен советским лётчикам-истребителям. На фронт в больших количествах начали поступать новые самолёты, созданные нашей перестроившейся на военный лад промышленностью. Немецкая авиация утрачивала своё временное

количественное превосходство. Во всём ходе войны назревал решительный перелом. Великая битва за Сталинград уже не раз подробно описана. Мне хочется вкратце, с позиций лётчика, остановиться на некоторых моментах, сыгравших большую роль в числе факторов, подготовивших разгром немецкой авиации в ходе этого сражения.

В битве за Сталинград, в борьбе советских лётчиков с немецким четвёртым воздушным флотом Рихтгофена, составленным из наиболее боеспособных эскадр, с особой силой сказались насыщение нашей авиации радиосредствами. Это явилось необходимым звеном во всей цепи управления и руководства воздушными боями. Вообще говоря, радиосвязь не была новостью для нашей авиации. Но до войны часть лётчиков, особенно истребителей, довольно пренебрежительно относилась к радио.

— Радиостанция утяжеляет машину, — утверждали одни, — истребитель должен быть лёгким, манёвренным.

— Какие могут быть в воздухе разговоры по радио! — говорили другие. — В бою всё дело решает слётанность.

Действительность опрокинула подобные взгляды. Новая тактика истребителей настоятельно требовала серьёзных изменений в понятии о боевой слётанности и способах управления боем. Наша промышленность, следуя этим требованиям, сумела снабдить истребительную авиацию надёжной радиоаппаратурой. Лётные данные при этом не только не снизились, но стали выше. В результате лётчики и командиры, в том числе и на земле, получили возможность во всё время полёта поддерживать друг с другом надёжную связь. Радио, от которого в своё время так отмахивались недалёковидные люди, оказалось не только полезным, но просто необходимым для успеха в воздушной войне. Большое количество радиосредств, изготовленных советской индустрией, являлось далеко не последней предпосылкой к созданию перелома в воздушной обстановке в дни сталинградской битвы.

Мне не довелось участвовать в этом историческом сражении — в это время наша часть базировалась южнее, на Кавказе. Но как в своё время к Москве, теперь все наши мысли устремлялись к берегам Волги.

IV. Формула воздушного боя

Славное двадцатипятилетие Советской Армии отмечалось в радостные дни. Наши войска наступали, нанося удары гитлеровцам под Ленинградом, на Центральном фронте, на подступах к Харькову, в Донбассе, на побережье Азовского и Чёрного морей и освобождая от врага целые области.

Приказ товарища Сталина мы слушали, выстроившись подле самолётов, на заснеженном аэродроме. Ленинский завет, включённый товарищем Сталиным в свой приказ: «Первое дело — не увлекаться победой и не кичиться, второе дело — закрепить за собой победу, третье — добить противника», ставил перед каждым из нас ясную задачу.

В те дни на тыловой базе мы были заняты освоением новых самолётов, на которых предстояло вступить в бои с врагом. Читая сводки Совинформбюро, мы радовались, что наши войска всё дальше и дальше движутся вперёд. Иной раз думалось: не пора ли кончать учёбу и скорей — на фронт? Но опыт подсказывал, что без отличного владения своим оружием нет победы.

Возвратившись на фронт на новых самолётах, мы выиграли не один тяжёлый бой в знаменитом воздушном сражении на Кубани весной сорок третьего года.

Кубанское воздушное сражение вошло в боевую историю нашей авиации как сражение, в котором окончательно решился вопрос о том, кто в дальнейшем ходе войны — мы или немецкие лётчики — будет хозяевами неба над полями битв, в чьих руках, наших или немецких, будет господство в воздухе.

Весною сорок третьего года, используя рано подсохшие после весенней распутицы аэродромы, немцы сосредоточили на самом левом фланге гигантского фронта несколько тысяч самолётов. На аэродромную сеть этого участка фронта приземлились лучшие немецкие истребительные эскадры. Самолёты немецких асов были разрисованы различными эмблемами. Тут были и кошки, и драконы, червонные и пиковые тузы. Помимо этой внешней «устрашающей» декорации, немецкие самолёты, прилетевшие на Кубань, отличались от прежних новой модернизацией, коснувшейся и увеличения скорости, и манёвренности, и бронирования, и вооружения. В предвидении подготавливаемого ими «генерального летнего наступления», которое они через несколько месяцев пытались развернуть в районе Курской дуги, немцы стремились обескровить нашу авиацию, вернуть себе утерянное превосходство в воздухе. Как известно, расчёты врага потерпели полный провал.

Сражение в небе Кубани началось для меня весенним утром, когда во главе воздушного патруля я пришёл в район барражирования. В этом полёте нам удалось пустить в ход все составные элементы нашей основной формулы воздушного боя: **высота — скорость — манёвр — огонь**. Мы пришли к фронту на большой высоте. Чтобы скорость при длительном прочёсывании района не затухала, группа шла не строго по горизонтали, а волнообразно. Набирая скорость, мы снова оказывались на нужной высоте.

Чего мы добивались, развивая большую скорость над полем боя? Выигрыша времени. Секунда, иной раз даже доли секунды, играют огромную роль в воздушном бою. Большая скорость давала возможность не думать о том, что творится у нас сзади. Всё своё внимание мы могли сосредоточить на поиске врага в передней полусфере.

Во время очередного снижения я увидел, как ниже нас три «лагга-3» яростно отбиваются от десятка «мессеров». «Лаггам» приходилось тяжело. Они легли в вираж, заняв оборону. Наш патруль имел преимущество в высоте и скорости. Теперь вступал в действие третий элемент формулы — манёвр.

— Патруль, в атаку!

И мы внезапно свалились сверху на рой «мессеров». Первый удар был прямым: истребители круто пикировали на немцев. Этот так называемый «соколиный» удар сопровождался точным огнём с близкой дистанции. Вражеский лётчик, которого я атаковал, реагировал на это с опозданием в полсекунды — время достаточное, чтобы уничтожить его. Одна трасса, выпущенная в упор, зажгла немца. Вспыхнув, он свалился на крыло.

Тут со мной произошла досадная неприятность. Слишком резко переломив машину из-за опасности прямого столкновения с зажжённым «мессером», я от большой перегрузки на какое-то мгновение потерял сознание. Это было серьёзным предостережением: избыток скорости враг иной раз может использовать в своих интересах. Резко приглушая мотор, он может заставить тебя проскочить мимо и таким образом окажется в хвосте, то есть займёт выгодную позицию для атаки. Скоростью надо пользоваться очень умело.

Бой группы, о котором шла речь, наблюдал с земли, у рации наведения, наш командир Дзусов. По его словам, действия патруля были красивыми. Лётчики спасённых нами «лаггов» связались с Дзусовым и просили его передать товарищеское спасибо ведущему, чей самолёт отмечен цифрой 100. «Сотку» вёл я. Это был отличительный знак моего истребителя, выписанный

белой краской на фюзеляже, подле хвоста.

Дзусов был доволен действиями патруля. Коренастый осетин с широкими плечами и умным, иронически улыбающимся взглядом, он всячески поощрял поиски нового в тактике воздушного боя.

Кубанское воздушное сражение длилось примерно семь недель. В единоборстве с сильным и хитрым противником наши лётчики удачно использовали самые различные формы борьбы. Мы летали с зари до зари. От большого физического напряжения, постоянного пребывания на больших высотах, полётов на повышенных скоростях многие пилоты ходили с красными глазами, буквально шатаясь от усталости. Но, несмотря на необыкновенную интенсивность боевой работы, лётчики настойчиво искали и находили всё новые, более успешные приёмы борьбы.

Один из впервые тогда применённых нами боевых порядков Дзусов метко назвал «этажеркой». Это было ступенчатое, эшелонированное в высоту и достаточно широкое по фронту построение значительной группы самолётов. Каждая ступенька «этажерки» выполняла свою строго определённую роль. В целом же она являла собой грозное для противника боевое построение советских истребителей. Если вражеским самолётам и удавалось уйти из-под удара одной ступеньки «этажерки», они немедленно попадали под убийственный огонь другой, затем третьей.

В боевом строю «этажерки» вместе со мной часто летал молодой лётчик Островский — стройный юноша, живой, стремительный. Ему было девятнадцать лет, когда он пришёл в нашу часть. Островский нравился нам своей горячностью, тем, что всегда рвался в бой. Судя по тому, как он держался в бою, из этого юноши мог выйти хороший истребитель. Всегда весёлый, услужливый, готовый на всё ради товарищей, он был самым молодым среди нас. Мы прозвали его «Сынок».

В один из дней я встретил его хмурого, грустного; он одиноко бродил в степи за аэродромом.

— Что с тобою, Сынок?

Он протянул измятое письмо. Ему писали с родины, что его отец растерзан гитлеровцами. Я обнял его и сказал, что мы вместе будем мстить немцам.

Горе и ненависть ожесточили юного лётчика, он бился яростно. После каждого удачного воздушного боя Сынок оживал, улыбался и, блестя глазами, говорил:

— Дал я им сегодня!..

Весь полк радовался его успехам. Сбивая очередной немецкий самолёт, мы говорили Островскому:

— Это за твоего отца...

В одном из боёв мы потеряли Сынка. Он сбил «мессера», но сам был подожжён и выбросился из горящего самолёта на парашюте. Три «мессера» с подлой жестокостью расстреляли беззащитного человека, повисшего на стропах парашюта.

На заре мы похоронили отважного юношу. Речей было мало. Разве можно словами передать то, что происходило в душе каждого из нас? Островский стоял перед нами как живой, все помнили его манеру прощаться с товарищами перед взлётом — взмах руки и возглас: «До скорого!...»

Борьба в небе Кубани разгоралась всё с большей силой. Дзусов целыми днями пропадал на высоком холме неподалёку от станции Крымской, где в кустарнике была замаскирована радиостанция наведения. Ясные, солнечные дни позволяли вести бои на всех высотах — от земли до «потолка» самолётов, где можно было драться, только надев предварительно кислородные маски. С каждым днём сражения крепло мастерство наших лётчиков. Тут родилась блестящая воинская слава братьев Глинка, лётчика Крюкова, Речкалова и многих других советских асов. Приезжавшие с радиостанции наведения офицеры рассказывали, что, как только в небе появлялась наша эскадрилья, немецкие авианаводчики, нервничая, торопились передать своим пилотам тревожный сигнал.

Было приятно и радостно сознавать, что наш труд приносит реальные, ощутимые результаты...

Старшие авиационные начальники хорошо планировали и организовывали боевую службу истребителей. На самых ответственных участках фронта группы самолётов действовали с передовых аэродромов, уничтожая противника в «зонах истребления». В то же время другие истребители несли службу патрулирования над линией фронта или сопровождали штурмовиков и бомбардировщиков.

Немцы пристально присматривались к тактическим приёмам наших лётчиков и прилагали все усилия к тому, чтобы при первой же возможности поставить их в невыгодные условия боя. Враг практиковал самые различные приёмы военной хитрости. Борьба шла острая.

Лётчики нашей части постоянно воспитывались на мысли, что индивидуальное мастерство пилота особую силу приобретает лишь в совместных, коллективных действиях.

Истребитель, который в воздухе думает только о себе, — говорили в нашей эскадрилье, — даже при всех своих боевых

данных будет всего-навсего «кустарём-одиночкой» и рано или поздно будет сбит. Характер современной воздушной войны вызывает необходимость выработки единого стиля. Ведь для меня вовсе не безразлично, вместе с кем я пойду в групповой воздушный бой! Я должен быть уверен в том, что мой напарник, моё звено, моя эскадрилья поймут меня в воздухе. И когда в нашу боевую семью влилась новая группа молодых лётчиков-истребителей, мы со всей остротой поставили перед ними все эти вопросы.

Новых лётчиков было сначала пятеро: Голубев, Клубов, Трофимов, Жердев, Чистов. Знакома меня с ними, Дзусов шутливо сказал лётчикам:

— Вы будете учиться по системе Покрышкина...

Лётчики улыбались: что это за система? Система — это, конечно, было сказано чересчур громко, но определённые принципы истребительного боя мы в эскадрилье уже имели. С этими принципами мы считали своим долгом познакомить молодёжь.

Я с большим интересом занялся пятёркой новичков. Это может показаться смешным, но меня обрадовало то обстоятельство, что все пятеро были холостяками. До тех пор, пока молодой лётчик ещё не оперился и не стал крепко на ноги, он, как мне это кажется, не должен спешить обзаводиться семьёй. На этом этапе становления лётчика все его мысли должны быть о лётном деле. Лётное искусство требует от человека всей его жизни, равнодушие нетерпимо — оно дорого будет стоить.

Самое лёгкое было — познакомить лётчиков с новыми скоростными машинами. Затем мы вводили их в нашу систему истребительного боя. Держа в руках металлические модели «мессершмитта» и нашего истребителя, лётчики совершали различные эволюции, шли в атаку, маневрировали, «сбивали» друг друга. На специальной установке они учились стрелять.

Вся эта большая подготовительная работа на земле и в учебных полётах нужна была для того, чтобы постепенно ввести лётчиков в бой. Ввод в бой — один из ответственных моментов воспитательной работы командира. Можно сравнить это с тем, как учат человека плавать. Есть сторонники того, чтобы попросту бросить новичка в воду, — пусть, мол, барахтается, как-нибудь выплывет, а там, глядишь, и приучится держаться на воде. Я никогда не был приверженцем такого способа. На мой взгляд, ввод лётчика в бой является сложным процессом. Главное в нём — вселить в лётчика в первом же боевом полёте уверенность в победе. Как это сделать? Очевидно, личным показом командира

— как надо сбивать неприятельские самолёты.

Готовя своих лётчиков к «огневому крещению», я и сам много готовился, прежде чем решил, наконец, повести их в боевой полёт. Предстоял своеобразный предметный урок, и, конечно, мне, как преподавателю, ни в коем случае нельзя было оскандалиться.

Нашей задачей была очистка воздуха от немецких истребителей над тем участком вражеских позиций, который в это время должен был подвергнуться удару наших штурмовиков. Чтобы показательный урок в воздухе удался как можно лучше и мог стать поучительным для молодых лётчиков, я должен был обладать известной свободой манёвра. Её обеспечивала группа прикрытия. Она всё время находилась выше нашей группы и защищала от атак сверху.

Когда мы пришли в назначенный район, мой самолётный радиопередатчик молчал. Говорили ведомые. Каждый докладывал обстановку на земле и в воздухе, где находятся «ильюшины». Вдруг в эти доклады вмешался голос рации наведения. Наш командир Дзусов, по обыкновению немного растягивая слова, сообщал:

— Ниже вас «мессершмитты».

Я был спокоен. Лётчики моей группы точно выдерживали строй, следя за каждым движением моей «сотки». Однако я понимал, что с секунды на секунду следовало ожидать событий. Внутренне подбравшись, я по радио призвал своих ведомых к вниманию и пристально взгляделся вниз. Там как раз происходило то, что, зная немецкую тактику, я и предполагал. Несколько «мессеров», прижимаясь к земле, караулили в стороне, выжидая, когда «ильюшины», закончив атаку, станут отваливать от цели. Момент самый выгодный для нападения, ибо в это время боевой порядок штурмовиков обычно несколько нарушается.

— Пошли вниз!

Мы появились как раз кстати. Два «мессершмитта» на бреющем торопились зайти в хвост «ильюшиным», закончившим штурмовку.

— Пропустим, — предупредил я по радио ведомых.

Мне хотелось, чтобы все последующие действия были хорошо поняты и усвоены ими. То, что мы пропускали немцев вперёд, для штурмовиков не было опасным, поскольку они ещё находились за пределами действительного огня «мессершмиттов». Тем временем мы, напротив, оказывались в удобной для атаки позиции — в хвосте у немцев.

— Атакую ведущего, прикройте меня!

Немец вспыхнул как раз в тот момент, когда он, видимо,

увлечённый погоней, собирался открыть огонь. Внезапная гибель напарника, должно быть, сильно подействовала на второго немецкого лётчика, и он резким пикированием ушёл вниз. Один из моих ведомых сделал было движение к немцу. Пришлось резко окликнуть его. На первый взгляд желание лётчика тотчас устремиться к удиравшему противнику, чтобы тут же, на месте, добить его, казалось вполне законным. Но ведомые имели приказ не отрываться. Их задачей было — прикрывать своего ведущего, наблюдать за ходом боя. Только в случае крайней необходимости и только по моему сигналу они могли вступить в схватку с противником.

Дисциплинированность ведомых позволила спокойно продолжить своеобразный урок. За уходящими «ильюшиными» снова увязалась четвёрка немецких истребителей. Выскочив из-за холма, они было совсем близко подобрались к штурмовикам. Выждать, как в первый раз, было невозможно. Поэтому я предупредил своих:

— Скоростная атака!

Мы свалились на немцев сверху. Это один из наиболее эффективных приёмов боя на низких высотах. Он прижимает врага к земле, сразу лишает его свободы манёвра. «Мессеры» заметались, но наш патруль плотно прикрыл их сверху. Я снова срезал ведущего немца. Он упал на землю и взорвался.

Предметный урок прекрасно удался. Целый день на аэродроме можно было слышать восторженные рассказы молодых участников полёта об этих двух скоротечных боях. Меня радовало, что они не упустили ничего важного, всё увидели и оценивали события совершенно правильно.

Весь курс обучения протекал в сжатые сроки. На другой день после показательного полёта молодые лётчики уже сами участвовали в боях. В воздухе я следил за каждым из них. Стало ясно, кто может стать ведущим, кого целесообразнее определить в ведомые.

В нашей системе воспитания мы придавали большое значение тактике группового боя. Лётчик должен понимать и чувствовать соседа. В довоенные годы слётанность группы обычно считалась достигнутой в совершенстве, когда истребители ходили в тесном строю, крыло к крылу. Это было, несомненно, красиво, но совсем не похоже на тот боевой строй, который оказался нужным для победы. Война быстро отучила нас от парадного полёта, понятие слётанности истребителей существенно изменилось.

Тесный строй уступил место большим дистанциям и интервалам. Эволюции командирского самолёта,

которыми прежде подавались сигналы лётчикам, заменились радиосвязью. В новых условиях каждый лётчик во время всего полёта должен был занимать строго определённое, во всех трёх измерениях, место. От этого подчас зависел исход боя и даже личная судьба пилота.

Кубанский воздух буквально кишел самолётами. Мы строго предупреждали молодых лётчиков: «Отставшего бьют». Тот, кто пренебрегал этим правилом, мог быстро стать жертвой «мессеров» — любителей лёгкой наживы.

Именно так случилось с одним из наших лётчиков, которого мы в шутку прозвали «Бородой». Он был неплохим истребителем, смело дрался, умел дерзать и добиваться победы. Но иногда Борода, идя в строю, излишне горячился и увлекался. Он любил порою немного «попартизанить». Вдруг, отстав от всех или резко отвалив в сторону, Борода бросался на случайно проходивший мимо немецкий самолёт и, чаще всего, атакой издавдала только припугнув вражеского лётчика, возвращался на своё место.

В тот день, о котором я хочу рассказать, в моей группе среди ведомых шёл и Борода. Зная его слабую струнку, я время от времени оглядывался назад и, просматривая боевой порядок патруля, напоминал:

— Борода, держи строй...

Вначале всё шло хорошо. Несмотря на большую высоту полёта и скорость, которую держал патруль, самолёт Бороды довольно точно сохранял интервалы и дистанции. Мы шли широко развёрнутым по фронту строем. Порою мимо нас проскакивали отдельные пары «мессеров». «Борода» неизменно докладывал о них по радио. В его голосе чувствовалось с трудом сдерживаемое нетерпение. Но я не вступал в бой с этими немцами. Для нашей мощной группы истребителей всё это было мелочь.

Наконец появился достойный объект — группа «юнкеров». Благодаря большой скорости мы сразу оказались в выгодном для атаки положении. Ударили по «юнкерам» сзади, со стороны солнца, и сразу зажгли несколько машин. Заканчивая атаку, я заметил вторую группу немецких самолётов.

— Новая цель, — тотчас же предупредил я своих ведомых.

Чутьё подсказывало, что где-то тут, между двумя группами бомбардировщиков, обязательно должны быть «мессершмитты» сопровождения. Они не преминут контратаковать нас, поэтому наш воздушный патруль ни в коем случае не должен растекаться по небу в погоне за удирающими немцами. Подав команду, я оглянулся. Весь патруль был на местах. Нехватало только одного

самолёта. Едва успев спросить: «Борода, где ты?», я уже должен был отбивать контратаку восьмёрки немецких истребителей. Сбив одного немца и поставив патруль в более выгодное положение, я снова позвал Бороду. Он не отвечал. Закончив бой без него и вернувшись на аэродром, мы узнали от офицера, дежурившего на рации наведения, куда девался Борода. Увлёкшись «юнкерсами» и видя только одних их, он отстал от патруля и, попав под огонь истребительного заслона немцев, был подбит. Только благодаря случайности приземлился он не на вражеской территории, над которой мы вели бой, а в передовых цепях нашей пехоты. Это было хорошим уроком для всех нас и в особенности для молодых.

Меня радовало то, как глубоко они воспринимали искусство манёвра. В одном из них — Александре Клубове — мы угадали ведущую черту его характера: умение навязать противнику свою волю. Тренируя его на ведущего, я был его ведомым. По радио подавал ему команду, как строить манёвр, иногда заходил ему в хвост и показывал: вот так надо идти в атаку.

Во время одного такого учебного полёта появились «мессеры». Мои ученики на мгновение растерялись и расползлись. Одного «мессера» я подбил в перевёрнутом положении самолёта. Потом стал окликать своих лётчиков:

— Где вы?

Клубов оказался выше меня. Он вёл бой. Меня обрадовала его манера драться. На земле это спокойный, чуточку флегматичный человек. В учебных полётах манёвры Клубова были даже несколько вялы. А сейчас, в бою, он преобразился. Его движения сделались резкими и сильными. Он насел на врага и коротким ударом сверху зажёг немца.

В Клубове жила настоящая душа истребителя: он всегда искал боя. И, вместе с тем, это был лётчик трезвого риска. С каждым боем росло моё уважение к этому тихому, малоразговорчивому и очень спокойному человеку.

Один из красивых боёв мы провели с Клубовым уже после Кубанского сражения, на Миусфронте, когда он прикрывал мою ударную группу. Немцев было много. Сорок бомбардировщиков и двенадцать истребителей. Зная общую воздушную обстановку в этом районе, мы ещё на земле разработали примерный план боя. Клубов должен был связать немецких истребителей. Он так и сделал. В то время, когда моя четвёрка занялась «юнкерсами», четвёрка Клубова отбивала контратаки «мессершмиттов». Я был твёрдо уверен, что Клубов сделает своё дело — свяжет немецких истребителей, и, закончив бой, только спросил его по радио:

— Сколько?

Четвёрка Клубова сбила трёх немцев и обеспечила мне свободу действий.

Таков Клубов — он смел, но не бесшабашен. При всём своём спокойствии и хладнокровии, в нужный момент он способен пойти на риск, даже на отчаянный риск.

И именно таким мы увидели Клубова в летний вечер, когда он возвращался с воздушной разведки.

Я стоял на аэродроме. Уже давно прошли сроки, когда машина Клубова должна была показаться на горизонте. Я запросил по радио его позывной. Клубов коротко ответил:

— Дерусь.

Потом замолчал. Повидимому, с ним что-то случилось. Тревога росла с каждой минутой. Но в глубине души я верил, что Клубов всё же придёт. И вот он пришёл... Его машина странно ковыляла в вечернем воздухе. С ней делалось что-то непонятное. Она вдруг резко клевала носом и, казалось, падала, потом так же неожиданно выравнивалась и даже слегка набирал высоту. Так повторялось трижды. Повидимому, на самолёте Клубова перебито управление. Я хотел одного: чтобы Клубов выбросился с парашютом. Но передать этого не мог: его рация не работала.

Клубов снова пошёл на посадку. Было страшно смотреть, как, планируя, самолёт вдруг снова клюнул. Вот-вот — врежется в землю. Клубов дал форсированный газ. Машина чуть взмыла вверх, и в тот же самый миг Клубов совершил мастерскую посадку на живот. Мы подбежали к самолёту. Он был изрешечён пулями. Клубов вылез из кабины, молча обошёл машину и, покачав головой, тихо сказал:

— Как она дралась!..

Присев на корточки, он стал на песке рисовать нам схему боя. Он дрался с шестью «мессерами» над вражеской территорией. Двух немцев он сбил, но ему повредили управление. Машина перестала слушаться лётчика. Он всё же сумел перетянуть её на нашу территорию. Самолёт стал всё больше и больше зарываться носом. Клубов уже решил было прыгать с парашютом, когда самолёт по какой-то игре случая вышел из пике. И Клубов привёл полуживую машину на свой аэродром. Рассказав это, он встал, раскрыл планшет и в обычной спокойной манере доложил результаты разведки.

Клубов — один из тех пяти лётчиков, которые стали гордостью нашей части. Эти молодые пилоты не только восприняли боевой стиль ветеранов эскадрильи, но, в свою очередь, внесли много нового, интересного в тактику воздушного боя. При всём единстве стиля, выработанного у нас, все пятеро имели свой характерный боевой почерк. Позднее Клубов

стал Героем Советского Союза, и мы вместе вели бои на Висле. На его счету было уже около пятидесяти уничтоженных самолётов.

V. В наступлении

Советские лётчики блестяще выиграли кубанскую воздушную битву. Теперь уже никакой речи не могло быть о том, что враг вернёт утерянную им инициативу в воздухе. События складывались так, что с каждым днём войны наша авиация всё увереннее и увереннее подходила к окончательному завоеванию полного и безраздельного господства над полями сражений.

Лично для меня битва над Кубанью ознаменовалась событием огромного значения. Правительство удостоило меня высокой награды — звания Героя Советского Союза. Друзья тепло поздравили меня, когда я вернулся из полёта. В их горячих объятиях я чувствовал ту боевую дружбу, которая всегда отличала советских лётчиков. Сражение на Кубани ещё крепче сплотило лётчиков нашей эскадрильи. Мы жили тесной семьёй. Чувство товарищества входило в наш кодекс чести, и мы остро реагировали на самое малейшее отклонение от тех правил лётной жизни, которые были созданы в воздушном бою.

Однажды случилось так, что в бою подбили нашего лётчика. Бой был неравный: пять «мессершмиттов» зажали его. В глубоком молчании собрались лётчики на командном пункте эскадрильи. Тяжело и грустно терять товарища. Вернувшийся из полёта лётчик, держа в руках шлем с лётными очками, подошёл и стал рассказывать подробности гибели товарища. Он пролетал над районом боя и видел всё. Мы начали задавать ему вопросы: сколько было немцев? как дрался погибший товарищ? имел ли он возможность спастись?

Потом наступило молчание. Хотелось спросить этого лётчика: «Почему же ты остался в стороне? Почему предпочёл „уйти в кусты“, почему не вступил в бой, даже если немцев было больше?».

Молчание длилось долго. Никто не задал этих вопросов. Но сам лётчик понял, что думают товарищи. Он вдруг стал защищаться и горячо доказывать, что его помощь была бы напрасной, так как самолёт уже подбили.

Всё это казалось не убедительным. Он обязан был, даже ценою своей жизни, притти на помощь товарищу. Чувство чести и дружбы требует этого — то великое чувство, которое сплотило нас в коллектив, определило линию нашего поведения: «Все за одного, один за всех». Лётчик, нарушивший этот закон дружбы и товарищества, не мог ждать от нас снисхождения. По его словам, его первой мыслью было — броситься в атаку. Но он этого не сделал. Почему? Что удержало его? Опасность риска? Со всей

страстностью мы обсуждали этот поступок. Мы тут же судили лётчика коротким суровым и справедливым судом чести. Он осознал свой тяжёлый поступок и в боях доказал, что может рассчитывать на нашу дружбу.

Как командир эскадрильи, а позже — полка, я придавал большое значение вопросу воспитания у молодых лётчиков чувства боевого товарищества, выработки правильного взгляда на характер той тактики воздушного боя, которая в основе своей имеет лётную пару. Лётчики говорят: «Скажи мне, кто у тебя ведомый, и я скажу, как ты будешь драться». Ведомый — это щит ведущего. Ведомый должен быть сильным, смелым и умным лётчиком.

Я долго присматривался к молодому истребителю Голубеву, изучал его манеру драться, брал его с собой в воздух и пришёл к выводу, что он будет хорошим ведомым. В моих планах «свободной охоты», нового вида боевой деятельности, удачно осуществлённого в дни нашего наступления, ведомый играл большую роль.

Голубев — мой земляк, был спокойным, настойчивым и упорным сибиряком. Характером мы сошлись, он понимал цену дисциплины. Отправляясь в «свободную охоту», я сказал Голубеву:

— Вы должны уметь читать мои мысли, а я — ваши... В воздухе никаких лишних слов! Сообщайте по радио только самое нужное. Коротко. Точно. Мы оба — одна мысль, одно действие.

Я не ошибся в Голубеве. Он умел мгновенно повторить любой мой манёвр. Он обеспечивал мне свободу. Всё своё внимание я устремлял на врага, уверенный в том, что мой тыл обеспечен — там Голубев. Он словно читал мои мысли, реагируя с мгновенной быстротой. Свой самолёт он всегда вёл так, что видел меня под углом, имея хороший сектор обзора.

В первый же свободный полёт нам повстречалась «рама». Голубев увидел её и предупредил по радио:

— Вижу слева, сорок пять градусов выше, «раму».

Точность доклада облегчила принятие решения. Я развернулся для атаки, а ведомый оттянулся, оберегая меня с хвоста. Немец вывернулся из-под моей трассы. Он вышел на Голубева, и тот сбил его.

Нигде так ярко не проступает закон взаимодействия между ведущим и ведомым, как в «свободной охоте». «Свободная охота» — это наивысшая форма боевой деятельности истребителей. Лётчиков, желающих быть «свободными охотниками», у нас насчитывалось много. Но не каждый мог стать им. Иной пилот прекрасно дрался в групповом бою, отлично сопровождал свои

штурмовики или бомбардировщики, был достаточно зорек и внимателен в патрульной службе. Здесь его ободряло своеобразное «чувство локтя», или, вернее, «чувство крыла», — близость соседей, голос авианаводчика, позиции своих сухопутных войск. Истребители-охотники лишены этого. Вдвоём или вчетвером они проникают за линию фронта на большую глубину. Там, устраивая нечто вроде воздушных засад, они неожиданно для врага атакуют его самолёты, уничтожают паровозы и автомашины, терроризируют противника на огромном пространстве. С сотней случайностей и непредвиденных обстоятельств может встретиться лётчик в «свободной охоте».

Уходя в свободный поиск, истребитель предоставлен самому себе и может рассчитывать только на своё умение. Он сам избирает цель удара. Эта цель всегда должна быть достойной затраченных на поиск усилий.

Большая честь — завоевать право на такой вид воздушного боя! Должен сказать, что «свободная охота» удалась не сразу. Были «холостые» вылеты, когда мы ни с чем возвращались на аэродром. Были случаи, когда враг успевал предупредить нашу атаку, и нам от нападения приходилось переходить к обороне, обороне трудной и опасной, ибо ведь дело происходило над вражеской территорией, далеко от линии фронта. Слабовольных людей эти первоначальные неуспехи, может быть, и склоняли к мысли совсем отказаться от «свободной охоты». В нашей части собрались лётчики крепкой закалки. Продолжая охотиться, мы каждый день приносили командиру «добычу». Фотокинопулеметы запечатлевали на плёнке зажигаемый охотником вражеский самолёт или автомашину. Рассматривая эти снимки, мы на специальных разборах восстанавливали картину боя и тут же разрабатывали тактические приёмы на будущее.

В успехе всех действий истребителя-охотника большую роль играло умение обмануть бдительность противника. Однажды мы заметили, что несколько дней подряд над расположением наших войск регулярно появляется дальний немецкий разведчик. Это был «Ю-88», вооружённый, как это водилось у немцев, несколькими фотоаппаратами. Свою разведку он обычно производил на больших высотах. Порою его можно было заметить с земли только по следу инверсии, которая белой полосой возникала на небе.

— Надо перехватить немца, — решили мы с Голубевым.

Маршрут полёта вражеского разведчика в тот день был осью нашей охоты. Немец обычно ходил на высоте восемь тысяч метров. Планируя перехват врага, мы держались на тысячу метров ниже — так удобнее было наблюдать. Мы ходили в

намеченном районе довольно долго. Немца не было. Я даже забеспокоился: пропустили! Но вот зоркий Голубев, как всегда коротко, доложил:

— Идёт. По курсу выше...

Мы не стали сразу набрасываться на «юнкерса», — пусть, если даже немцы нас заметили, думают, что мы их не видим. Продолжая полёт в прежнем направлении, мы разминулись с противником. Лёгкий набор высоты, который мы начали, вряд ли был замечен для вражеского экипажа. Прошло больше полминуты. Когда «Ю-88», продолжая лететь на восток, почти стал скрываться из глаз, мы резко развернулись и отсекали ему путь отхода.

Сближение заняло порядочно времени. Не беда! Мы были твёрдо убеждены в своём успехе. Так оно и случилось. Заметив, наконец, нас сзади себя, немец попытался резким снижением ускользнуть от атаки. Более чем с восьмью с половиной тысяч метров мы начали крутое пикирование. С дистанции в сто метров я расстрелял вражеского стрелка. Затем перенёс огонь на правый мотор. Не выходя из пике, немец рассыпался на куски.

«Свободная охота» быстро стала любимой формой деятельности лётчиков нашей части. Командир правильно определил, насколько важна непрерывность этой охоты.

Довольно часто в такую «охоту» командир выделял и меня с Голубевым. Выполняя эти задания, мы сбили большое количество немецких самолётов. Именно в «свободной охоте» я сбил «юбилейный» — пятидесятый вражеский самолёт. Это был «фюзилершторх» — немецкий самолёт связи. Машины этого типа, похожие на стрекоз, курсировали между немецкими штабами, перевозя срочные оперативные документы и штабных офицеров. Выследив их трассу, я атаковал и сбил немецкого связиста.

Вскоре на своём участке фронта мы добились такого положения, когда немцы, по словам пленных, считали, что здесь дерутся только асы. Один из сбитых нами немецких пилотов спросил:

— Как зовут русского аса, который сбил меня?

Этот немец, повидимому, считал себя асом. Фюзеляж его самолёта был расписан различными значками. Сбил его наш средний, обыкновенный лётчик. Немец даже несколько опешил, когда узнал это.

...Поиск врага в воздухе был только одной стороной той «свободной охоты», которая у нас культивировалась. Мы приучились нещадно бить противника, где бы он ни был — в воздухе или на земле. Массированные удары наших

бомбардировщиков и штурмовиков по аэродромам, авиабазам серьёзно ослабляли немцев. Мы — свободные охотники — тоже включились в эту «наземную» борьбу с вражеской авиацией. Наша тактика и здесь основывалась на стремительном, неожиданном ударе.

Как-то раз, чтобы подытожить опыт, генерал собрал истребителей-охотников на специальную конференцию. Один за другим лётчики выходили на трибуну и рассказывали о своих методах, своей тактике. Наши аэродромы тогда располагались на берегу Чёрного моря. Немцы, запертые в «крымской бутылке», сносились с материком только морем и по воздуху. Многочисленные «юнкеры-52» и «фокке-вульфы-200» производили регулярные рейсы между Крымом и румынскими берегами.

На конференции мы вспомнили опыт лётчиков-сталинградцев, их блокаду с воздуха группировки Паулюса. Наша тактика «свободной охоты», применённая на коммуникациях над морем, должна стать гибелью для немецкой транспортной авиации. Я получил разрешение на такую «охоту». Чтобы увеличить время пребывания в воздухе, мы поставили на наши самолёты дополнительные бачки с горючим.

Первый же вылет принёс победу. Мы с Голубевым сбили два транспортных самолёта. Один ожесточённо отстреливался, ибо мы допустили ошибку, атакуя его сверху. Пришлось немало повозиться с ним и истратить гораздо больше боеприпасов, нежели мы рассчитывали, прежде чем трёхмоторная машина упала в воду и утонула со всем своим экипажем. Другой «Ю-52» был зажжён мною снизу. Для этого пришлось идти бреющим полётом, едва-едва не касаясь гребешков волн. На сей раз хватило одной атаки.

Дополнительные бачки с горючим позволили пробыть на «охоте» очень долго. Дзусов потом рассказывал, что он очень беспокоился за нас. Мы летели на сухопутных самолётах. Малейший перебой в работе мотора, который над землёй не вызывает тревоги, опасен над морем. Дзусов поддерживал с нами связь по радио. Он знал, в каком квадрате моря мы находимся, что делаем, с кем дерёмся. Он боялся, как бы мы слишком не увлеклись. После того как мы сбили второй «Ю-52», он позвал нас:

— Пора возвращаться...

Хотелось ещё поохотиться, но, пожалуй, командир был прав. И мы повернули к берегу.

Весна и лето сорок третьего года были для всех советских

лётчиков горячей порой. Ведь именно в это время была уничтожена большая часть тех четырнадцати тысяч самолётов, которых лишились немцы в этом году. Борьба в воздухе протекала на фоне победоносного наступления советских войск, начатого ещё на Курской дуге. Мне не довелось непосредственно участвовать в этом сражении, которое, по определению товарища Сталина, поставило немецкую армию перед катастрофой. Наша часть в дни Курской битвы базировалась несколько южнее, мы только косвенно содействовали разгрому огромных немецких сил под Орлом и Белгородом. Первые за время войны победные салюты радостно отозвались в наших сердцах. И то, что потом в сталинских приказах не раз упоминалось название нашей части, служило для нас самым высоким признанием наших успехов.

Ось наступления войск фронта, в составе которого мы действовали, проходила на юге. За тяжёлые бои, в результате которых был освобождён Мариуполь, наша часть получила почётное наименование «Мариупольской». В развернувшемся наступлении мы действовали преимущественно с целью уничтожения неприятельских бомбардировщиков. В боях мы старались воспитывать у наших лётчиков стремление к тому, чтобы они всегда и во всём были самыми активными помощниками пехотинца, танкиста, артиллериста, сапёра — бойца любого рода наземных войск. Тесное содружество «земли» и «воздуха» обеспечивало успехи Советской Армии. Чем больше сбито вражеских бомбардировщиков, тем больше помощь сухопутным войскам.

Бомбардировщики всегда являлись главной целью для советского истребителя.

Случалось, однако, что некоторые лётчики не совсем твёрдо уясняли себе это требование. Как-то раз вместе с другими офицерами нашей части мне пришлось поехать в штаб одного общевойскового соединения, чтобы договориться о деталях совместных действий. Прибыв туда, мы вынуждены были выслушать упрёки по адресу истребителей соседней части.

— Мы не можем утверждать, что они действуют плохо, — сказал командир стрелковой дивизии. — Но, несмотря на это, «юнкеры» всё-таки бомбят нас.

Стрелковую дивизию прикрывала до этого хорошая истребительная часть. Она имела отличные кадры. Однако претензии командира дивизии были законны. Перед поездкой я как раз встретился на аэродроме с командиром истребителей, о которых шла речь.

— Как воюете? — спросил я его.

— Неплохо, — улыбаясь, ответил он. — За прошлые два дня

мои лётчики сбили двадцать два немецких самолёта. Сегодня, в первую половину дня, — ещё шесть. Словом, «господствуем»...

Истребители действительно дрались неплохо. Но беда в том, что, «господствуя», они решили свою задачу односторонне. Они считали, что всё зло в «мессершмиттах», и среди двадцати двух сбитых самолётов противника оказалось восемнадцать истребителей.

Взвешивая эти результаты, нелегко было определить, кто же в действительности на этом участке являлся хозяином воздуха. С одной стороны, истребители выигрывали воздушные бои. С другой стороны, враг, неся большие потери в истребителях, всё же сковывал нашу пехоту своими бомбардировщиками. Это обстоятельство, на мой взгляд, и должно было в данном случае служить критерием того, насколько эффективно выполняли свою задачу истребители.

Анализируя наши бои с бомбардировщиками, нельзя было не заметить, что обычно они возникали при количественном перевесе сил на стороне противника. А ведь теперь мы, а не немцы располагали боевой техникой в больших количествах.

Получалось это потому, что масса наших истребителей не могла, попусту тратя горючее, целыми днями висеть над полем боя. Высылая вперёд авангард — воздушные патрули, авиационные командиры остальную часть истребителей держали на аэродромах и по мере надобности поднимали их в воздух. Почти неизбежная необходимость атаковать крупные отряды немецких бомбардировщиков сравнительно меньшими силами требовала от лётчиков авангардного воздушного патруля исключительной напористости, изворотливости и смелости.

Один эпизод из боевой практики нашей части Дзусов в шутку назвал «нахальным боем». Что ж, пожалуй, не стоит протестовать против этого определения.

«Нахальный бой» начался с того, что, идя четвёркой между двумя ярусами облачности, мы услышали по радио торопливую информацию авианаводчика:

— Северо-западнее — две группы «Ю-88». Интервал между группами одна минута. Юго-западнее — отряд «хейнкелей-111». Верхний ярус — возможны «мессершмитты»...

Положение было сложным. Нас всего четверо. Немцев, по самым скромным подсчётам, около тридцати. К тому же они шли с разных направлений. Я слышал, что авианаводчик вызывал с аэродрома дежурные подразделения. Однако, пока они подойдут, немцы могут отбомбиться по нашим войскам.

Долг истребителя — уничтожить вражеский бомбардировщик раньше, чем тот подойдёт к цели. А если врагов много,

то помешать их бомбометанию, заставить свернуть с курса.

Второй парой истребителей командовал лётчик Старичков.

— Прикрывайте меня, — приказал я ему по радио и пошёл в атаку на те две группы «юнкерсов», которые подходили с северо-запада.

Они находились ближе к нашим войскам, чем «хейнкели», и их было больше. Я атаковал немцев сверху, под небольшим углом к их боевому курсу. Бил я, как всегда делается в таких случаях, по флагманской машине. Она загорелась, и это было своеобразным сигналом для всей группы. Расползаясь под облачностью вправо и влево, немцы открыли бомболюки и стали поспешно освобождаться от груза. На какое-то мгновение я глянул вниз. Линия фронта на этом участке проходила по речке. Я был удовлетворён: вражеские бомбы падали западнее речки на немцев.

Вторая группа «юнкерсов» не стала ожидать гибели своего флагмана. Вернее, я думаю, этот, второй ведущий, видя, что произошло впереди, счёл за благо поскорее развернуться и уйти в сторону. Невольно увлекаясь погоней, я стал пикировать за одним «Ю-88», но в это время услышал предупреждение авианаводчика:

— «Хейнкели»...

Мы успели перехватить их на боевом курсе. Я не могу ручаться, что ни одна бомба с этих машин не упала восточнее речки. Но «земля» потом подтвердила, что бомбардировщик головного звена, зажжённый первой же атакой, врезался в бугор и взорвался на собственных бомбах, между нашими и немецкими окопами.

Все три атаки заняли совсем мало времени. Продолжая разгружать бомбы на головы своих войск, немцы повернули обратно. Но было поздно. Справа и слева их взяли в клещи подоспевшие скоростные истребители из наших дежурных подразделений, вызванные авианаводчиком. Мой воздушный патруль в меру сил и возможностей выполнил свой долг. Боеприпасы и горючее кончались. Взглянув, как наши хорошо бьют расползающихся во все стороны немцев, я подал команду:

— Домой!

Дерзкая атака — одна из основ тактики воздушного боя с бомбардировщиками. Их боевой порядок основан на плотном огне, создаваемом стрелками во всей сфере, окружающей самолёты. Строй бомбардировщиков — на малых дистанциях и интервалах между самолётами — должен создать некоторое подобие «огневого ежа». Разбить этот «ёж» — задача трудная. Не зная мёртвых зон обстрела или же наиболее слабо защищённых

огнём направлений, истребитель никогда не сможет близко подойти к группе бомбардировщиков. А держась вдали — не причинишь им вреда. Суть не в том, чтобы снять один-два самолёта. Важно стремительной атакой расколоть боевой порядок всей группы, уничтожить флагмана, лишит группу управления, создать среди её экипажей панику, а затем бить поодиночке каждый самолёт.

Ближе к осени, когда мы штурмовали немецкие укрепления на реке Молочной, мне вместе с Голубевым и двумя лётчиками нашей части довелось участвовать в показательном бое с бомбардировщиками. На Молочной немцы защищались очень упорно. Всё, что успело спастись от разгрома в Донбассе, остановилось здесь, перед входом в Северную Таврию. Немцы закопались в землю, яростно препятствуя нашему наступлению.

Контратаки врага поддерживались крупными силами бомбардировщиков. Недостаток в «мессершмиттах» заставил врага отказаться от сопровождения бомбардировщиков истребителями. Большие группы «юнкеров» и «хейнкелей» поднимались чрезвычайно плотным строем, защищаясь со всех сторон огнём бортовых точек. Дня два эта тактика давала немцам известный успех. Действовавшие здесь истребители соседней части, видимо, вели себя не особенно напористо. Их сменила наша часть.

В час дня нас вызвали в воздух. Дзусов по радиации наведения дал нам понять, что на командном пункте, рядом с ним, находится большое авиационное начальство. В его голосе чувствовалось беспокойство: не поставим ли мы под сомнение честь нашей гвардейской части?

«Ничего, командир, вытянем», — подумал я и строго официально передал вниз, на радиацию наведения:

— Понято. Выполняю задачу...

Воздух над Молочной был густо насыщен авиацией. К тому же стояла дымка. Эта дымка чуть не сорвала наш бой. Завидев вдали крупную, эшелонированную по высоте группу самолётов, мы бросились навстречу. Уже готовясь нанести удар спереди сверху, я усомнился: не наши ли это самолёты? Дело в том, что на больших скоростях и при плохой видимости действительно было очень трудно издали разглядеть детали самолётов.

— Не стрелять! — сказал я лётчикам и тут же, не сдержав себя, громко выругался.

Кресты! На плоскостях самолётов теперь были ясно видны кресты и свастика. Поздно! Открывать огонь нет смысла — мы уже проходим над немцами.

Вот когда пригодилась привычка наших лётчиков к резкому

пилотажу! Внезапным разворотом мы нависли сзади над бомбардировщиками. Это было опасно — немцы могли обстрелять нас. Но всё обошлось благополучно.

— Атака!

Сплошной стеной встали белые и красные трассы. Но наша четвёрка упрямо шла вперёд.

В моём прицеле прочно утвердился силуэт немецкого флагмана. Нажимаю на гашетки. Очередь! Очередь! И в тот же момент всё впереди вспыхнуло ярким пламенем. Что-то сильно ударило по колпаку кабины, по фюзеляжу, по плоскостям. Немецкий бомбардировщик взорвался, и мой самолёт пронёсся сквозь взрыв.

Потеря флагмана сломала строй немцев. Важно было превратить их замешательство в панику. Мы повторили атаку снизу. Вспыхнуло ещё несколько самолётов, и гитлеровцы повернули вспять.

— Молодцы! — услышал я голос Дзусова. — Командующий благодарит за бой.

...Всё это происходило близ тех мест, где два года назад я бродил по степи с израненным «мигом», выбиваясь из вражеского окружения. Два года! Сколько событий, сколько перемен! Как изменилось небо! Тысячи наших самолётов поддерживали стремительные наступательные операции сухопутных войск. Мы твёрдо шли к полному господству в воздухе, изгоняя воздушного противника с поля боя. Войска соседнего фронта уже перешагнули за Днепр и готовились к штурму Киева. Мы, овладев Мелитополем, вышли на степные просторы Северной Таврии, плотно закупили немцев в «крымской бутылке».

Осенью сорок третьего года товарищ Сталин в своём приказе подвёл некоторые итоги успехов советских войск.

За год отвоеваны у немцев почти две трети оккупированной ими ранее советской земли.

«Наши успехи действительно велики, — говорилось в приказе товарища Сталина. — Но было бы наивно успокаиваться на достигнутых успехах... Теперь враг с особым остервенением будет драться за каждый клочок захваченной им территории, ибо каждый шаг нашей армии вперёд приближает час расплаты с немцами за их злодеяния, совершённые ими на нашей земле».

Приказ товарища Сталина звал к новым победам, требовал новых, ещё больших усилий и подвигов в борьбе с врагом.

VI. Высшая награда

Аскания-Нова, возле которой осенью сорок третьего года был оборудован наш полевой аэродром, до войны славилась своим зоозаповедником. Теперь, когда мы вернулись в эти места, заповедник предстал перед нашими глазами опустошённым. Всё было разграблено, уничтожено, предано огню. Над опустевшими вольерами, разрушенными лабораториями и службами заповедника носился прогорклый запах пожарища; куда ни кинь взглядом — разруха, запустение...

Действуя с аэродрома Аскания-Нова, нам удалось достичь значительных успехов в борьбе с противником. Советская промышленность к тому времени дала нам в достаточном количестве новое, отличное техническое средство, облегчавшее сложный труд поиска воздушного противника и наведения на него истребителей. Я имею в виду радиолокационные приборы — вторые глаза лётчиков, глаза, позволявшие видеть близко и далеко, глаза, которыми мы могли следить за немцами на всём протяжении их полёта, начиная с подъёма в воздух на базовом аэродроме.

В ту пору нам было предписано нести охрану переправ на Сиваше, не допускать появления над ними вражеских самолётов. Я получил один из новых приборов. Он был установлен на командном пункте аэродрома, и я проводил возле него всё время между боевыми вылетами.

Операторы неотлучно следили за показаниями радиолокатора. Едва только в секторе наблюдения, где-то ещё очень далеко за линией фронта, в воздухе появлялись неприятельские самолёты, — экран локатора оживал. Зеленоватые, чуть подрагивающие линии говорили нам о примерной численности засечённой группы машин, её удалённости, высоте и курсе полёта. Этих данных хватало, чтобы быстро решить задачу перехвата вражеских самолётов, рассчитать место встречи, направить туда своих истребителей. Идя к цели, они уже в воздухе могли получить по радио дальнейшие уточнённые сведения о противнике.

Разумеется, чтобы хорошо использовать новый прибор, уметь видеть его глазами, нужна была определённая тренировка. Помнится, в первые дни, когда нам была поставлена задача охраны переправ, общевойсковые командиры беспокоились: почему над переправами не патрулируют истребители? Их беспокойство, конечно, было оправданным — переправы находились в так называемой «зоне внезапности», то есть на

таким удалении от линии фронта, которое предоставляло противнику возможность неожиданно появиться над целью.

Всё это, конечно, было так. Но запас горючего у истребителя ограничен. Непрерывно патрулируя над переправами, можно сжечь без всякой пользы колоссальное количество бензина и всё же не обеспечить переправы от нападения вражеских бомбардировщиков.

«Радиоглаза», появившиеся на нашем аэродроме, позволяли нести службу охраны переправ иным и более надёжным порядком. Были, конечно, скептики, которых смущала новизна задуманных нами форм использования радиолокации. Мы, подкрепив свою уверенность расчётами и тренировкой, твёрдо стояли на своём.

...Хорошо помнится то осеннее утро, когда, ещё с вечера расставив самолёты в определённом порядке, мы пришли на аэродром. Машины были поставлены так, чтобы по первому же сигналу восемь лётчиков могли одновременно пойти на взлёт, в считанные секунды оказаться в воздухе и лечь на курс. Вслед за первой восьмёркой так же быстро могли взлететь другие группы истребителей.

Поёживаясь от утреннего холодка и надев парашюты, лётчики заняли свои места в кабинах самолётов, проверили оружие, прогрели моторы. Началось ожидание. Вместе с ними ждал и я, неотлучно дежуря возле радиолокатора. «Радиоглаза» внимательно прощупывали всю опасную зону, посылая свои импульсы на много километров за линию фронта. Но пока что экран локатора был чист — противник не показывался. Шло время, а вместе с ним закрадывалось некоторое сомнение: исход дела почти целиком зависел от того, сумеем ли мы вовремя, находясь здесь, на аэродроме, обнаружить поднявшихся со своих баз немцев.

Наш локатор помещался в палатке. Выйдя из неё на минутку, чтобы взглянуть на погоду, бросить взгляд на дежурную восьмёрку истребителей, я тотчас же возвращался обратно. Наконец-то на экране прибора стали вспыхивать небольшие зеленоватые волнистые линии. Противник? Да, но не тот, которого мы ожидали. Это всего-навсего редкие, одиночные самолёты, летавшие, как мы определили расчётами, внутри вражеской аэродромной сети. Немцы проснулись, закончили, видимо, свой утренний кофе и теперь готовятся к боевым полётам. Так подсказывало замеченное нами некоторое оживление в воздухе за линией фронта.

Начали переговариваться и немецкие авиационные рации. С нашей рации перехвата радиопереговоров сообщали: «Немецкие

авианаводчики передают, что в воздухе над линией фронта советских истребителей нет».

Хороший симптом! Значит, неприятеля надо ждать с минуты на минуту.

И вот они появились...

«Радиоглаз» засёк немцев, как только они легли на курс, направляясь в район наших переправ. Дежурная восьмёрка истребителей взлетела даже на несколько секунд быстрее, чем мы рассчитывали. От успешного перехвата вражеских самолётов зависела целостность переправ, которые было поручено нам охранять, зависело доброе имя всего коллектива лётчиков. Первое, что от них требовалось, — немедленный взлёт — дежурные лётчики сделали хорошо. Теперь следовало точно направить полёт восьмёрки в нужное место, навести истребителей на цель.

С микрофоном в руках я следил за показаниями радиолокатора, быстро производя нужные подсчёты.

— Разворот влево, пятнадцать градусов, — скомандовал я вылетевшим лётчикам.

Их опытный ведущий тотчас исполнил команду, сообщил своё местонахождение. Вот от него пришло желанное сообщение:

— Вижу немцев. Иду в атаку...

Истребители настигли врага ещё по ту сторону линии фронта. Они не допустили немцев к переправе. Наш новый метод оправдался и получил все права на дальнейшее существование.

Пользуясь «радиоглазами», мы в течение длительного времени надёжно охраняли переправы — в наше дежурство на них не упало ни одной бомбы, зато сбитые немецкие бомбардировщики падали в этом районе довольно часто.

Глубокой осенью и в начале зимы на нашем участке фронта часто висела низкая облачность, стояли туманы. Такая погода обрекала авиацию обеих сторон на снижение интенсивности действий. Мы возобновили практику «свободной охоты». Пригодились те комплекты запасных бачков, которые я возил с собой ещё с Кубани. Между прочим, из-за них у нас порою возникали товарищеские споры с ветераном нашей части Речкаловым. Пользуясь каждым удобным поводом, он старался заполучить их в свою эскадрилью и не возвращал до тех пор, пока я самым настоятельным образом не требовал обратно «захваченное имущество». Дело обычно завершалось полюбовно — летали на дальнюю охоту оба.

Однажды, когда я вернулся из свободного полёта, Дзусов вручил мне предписание ехать за новыми машинами. Очень не хотелось уезжать из части даже на короткое время. Особенно в дни, когда чувствовалось, что вот-вот и наш фронт включится в

общее наступление.

Но приказ есть приказ. Кроме того, конечно, хотелось ознакомиться с нашими новыми самолётами.

Мне довелось драться с врагом на машинах различных марок, в том числе на иностранных. И надо сказать, что они во многом уступали нашим. Это касалось целого ряда таких деталей, которые могут быть заметны только лётчику. Даже если иной раз лётные характеристики какой-нибудь советской и иностранной машины почти совпадали, то оказывалось, что последняя либо менее живуча в бою, либо не приспособлена к полевым условиям. Что же касается простоты управления, удобства работы с различными агрегатами, то отечественные самолёты всегда были на голову выше зарубежных. Это одна сторона дела.

Другая, ещё, пожалуй, более существенная, — то, что из-за океана по так называемому «ленд-лизу» нам доставлялись самолёты отнюдь не последних, наиболее усовершенствованных типов. О той же американской «кобре», на которой мне одно время пришлось летать и драться, в зарубежных журналах можно было встретить далеко не лестные отзывы американских лётчиков. В частности, на тихоокеанском театре войны бывали случаи отказа лететь на ней в бой.

Наши советские конструкторы в годы войны, несмотря на многие трудности, создали прекрасные самолёты, отвечающие всем требованиям воздушной обстановки. По классу истребителей особенно выделялись «яковлевы» и «лавочкины».

Каждая из этих двух моделей оригинальна по конструкции и может самостоятельно вести бой с любым вражеским самолётом. В своём последнем варианте скоростной «яковлев» имел самый малый полётный вес в сравнении со всеми существующими машинами подобного класса. Прекрасными качествами отличался и другой новый советский истребитель — «лавочкин». Хотя его полётный вес был и тяжелее «яковлева», это отнюдь не снижало его манёвренности и других боевых свойств. «Лавочкин» отлично вёл бои с «мессершмиттами» и «фокке-вульфами» всех модификаций, превосходя их как по огню, так и боевому пилотажу.

Оба эти и другие новые советские самолёты — штурмовики и бомбардировщики — я увидел, ещё не долетев до авиационного завода, на который мне была выписана командировка. Чтобы заправиться горючим, по дороге с фронта мы приземлились на обычном трассовом аэродроме. Меня поразило обилие самолётов. Вокруг огромного лётного поля в несколько рядов стояли самые различные машины. Здесь были сотни новеньких штурмовиков,

бомбардировщиков, истребителей. Лётчики, перелетавшие на этих самолётах на фронт, спорили, кому следует раньше дать старт. Машины явно нравились им, и каждый хвалил качества именно своего самолёта.

— Что ваши остроносые! — горячо говорил один из них. — Вот в нашей эскадрилье самолёты — это да! Чуть тронешь на себя ручку — в небе тает.

Собеседник, видимо, более медлительный по натуре человек, подумав, ответил:

— Попробуем. Глазом не моргнёшь, как на втором вираже в хвост встану.

Слушая это безобидное, по существу, препирательство, я невольно припомнил первые месяцы войны. Тогда возле авиазаводов с парашютами и чемоданами толпились пилоты-«безлошадники», терпеливо ожидая, когда с конвейера сойдёт очередной самолёт. Они согласны были взять машину даже с мелкими недоделками, лишь бы летать.

Канули в прошлое те тяжёлые времена. Теперь было из чего выбирать.

Я пришёл на авиационный завод, который создавал знаменитые «лавочкины». Моё знакомство с конструктором до этого было заочным: я летал на его истребителях первой конструкции, переписывался с ним.

Лавочкин подверг меня буквально допросу. Его интересовало мнение лётчика-фронтовика решительно обо всём, что составляет силу современного истребителя.

Конструктор доверил мне свой модернизированный истребитель. Поднявшись в воздух, я испытал его. Лавочкину мало было услышать положительный отзыв о своём самолёте — он требовал суровой критики, советов.

С огромным уважением я простился с неутомимым творцом истребителей.

Вместе со своим напарником Голубевым я привёл на фронт учебную модель нового «лавочкина». И сразу же, вдогонку нам, из центра пришла телеграмма: мне предписывалось вступить в командование всей нашей гвардейской частью. Со всей силою передо мною встали новые, чрезвычайно ответственные и большие задачи. Теперь я должен был выступать в борьбе с врагом не только как лётчик, а как лётчик-командир большой авиационной части.

Справлюсь ли с новым порученным мне делом? Личная боевая опытность — это ещё далеко не всё, что требовалось командиру. Но я знал — мне помогут старшие офицеры, помогут сами лётчики, крыло к крылу с которыми я провёл три года

войны, поможет партия. С этой уверенностью я повёл свою часть в новые бои с врагом. Мы полетели туда, где тысячу дней назад начинали драться с немцами, — за Днестр.

Да, весной сорок четвёртого года мы вернулись за Днестр. С каким волнением лётчики-ветераны ступили на родное лётное поле! Старый полевой аэродром на границе вызвал в каждом из нас целый рой мыслей. Мы всюду искали следов прошлого. Вот обвалившийся блиндаж — здесь был командный пункт; вот наша землянка с сорванной с петель дверью; вот гречишное поле за аэродромом. И над всем этим — синее южное небо, в котором произошла наша первая воздушная схватка с немцами. Сколько за эти годы пройдено, сколько мучительного и горького пришлось пережить! И как отрадно вновь вернуться сюда зрелыми, всё испытавшими: и горечь утрат, и радость побед. Мы вернулись на границу, взяв в свои руки господство в воздухе. Мы стали хозяевами неба.

Летняя кампания сорок четвёртого года — воздушные бои под Яссами и на Висле, в которых принимала участие и наша часть, — наглядно показала, насколько наши авиационные силы, материальные и людские, стали преобладать над силами противника. Дело не только в количественных изменениях, речь идёт о больших качественных сдвигах. Советские войска наносили противнику сокрушающие удары на земле, и это находило своё отражение в воздухе.

В боях под Яссами отличились многие лётчики нашей части. Они диктовали свою волю врагу, создавали нужную для наших сухопутных войск воздушную обстановку. Немцы упорно стремились вырвать инициативу из наших рук. Это касалось не только отдельных частных боевых эпизодов, но было заметно и в более широких оперативных масштабах. Например, враг широко стал прибегать к созданию ударных авиационных группировок. За счёт второстепенных, более спокойных районов эти группировки сосредоточивались на угрожаемом направлении. Немецкое командование организовало для этой цели несколько «кочующих» эскадр, которые перебрасывались с одного аэродромного узла на другой именно туда, где воздушная обстановка складывалась особенно остро. Нашей части не раз приходилось встречаться с этими ударными эскадрами немецкой авиации. «Старых знакомых» мы узнавали по жёлтым кокам винтов, фюзеляжам, разрисованным тузами, кошками, стрелами, и по боевым приёмам пилотов. В основном это были такие группы немецких асов, как «Удет», «Рихтгофен», «Мельдерс», «Ас-пик», и другие, действовавшие почти на всех участках фронта.

Бои за Днестром, в которые мы вступили что называется с

ходу, едва успев перебазироваться на свои старые аэродромы, были весьма показательны. Нашим лётчикам приходилось навязывать врагу по шесть-семь воздушных боёв в день. Причём почти каждый новый вылет в тактическом отношении значительно отличался от предыдущего.

Пытаясь начать контрнаступление на южную группу наших армий, освободивших часть Бессарабии и вплотную пробившихся к Яссам, немцы ещё до ввода в дело крупных пехотных и танковых сил повели здесь своеобразную силовую разведку в воздухе. Они намеревались, повидимому, как можно основательнее прощупать нашу авиацию. Враг варьировал тактику, применял различные ухищрения.

Помню день, когда я, прибыв в новый район, выехал на передовые позиции, чтобы ознакомиться с обстановкой.

На этот раз немцы перед отрядами бомбардировщиков послали несколько групп истребителей. Казалось, «мессершмитты» просто-напросто собрались штурмовать боевые порядки наших наземных войск. Однако это было не так. Как только наши «лавочкины» — это был воздушный патруль ныне трижды Героя Советского Союза Ивана Кожедуба — вступили в бой, немцы разбились на две партии. Одна из них, отбиваясь от атак «лавочкиных», начала оттягивать их от Днестра на северо-запад. Другая же группа немецких истребителей, отнюдь не ввязываясь в активную схватку, заняла позицию несколько в стороне от очага воздушного боя.

«Повидимому, каждая из групп немецких самолётов имеет свою задачу, — сразу мелькнуло у меня в голове. — Но какую именно?»

Спустя несколько минут всё выяснилось. Как только основные силы наших истребителей ввязались в бой и начали преследовать вражеские самолёты, уходящие в северо-западном направлении, на горизонте появились отряды «юнкерсов-87». Они держали курс к днестровским переправам. Вот оно что! Значит, «мессершмитты», охотно вступавшие в бой, служили своеобразной «приманкой» и отвлекали воздушный патруль от объектов прикрытия. Тем временем вторая группа немецких истребителей, которая не ввязывалась в бой, но в то же время и не уходила от Днестра, должна была охранять действия своих пикирующих бомбардировщиков.

И всё же замысел гитлеровцев провалился.

Выручил командир соседней истребительной части, находившийся на переднем крае. Его наблюдательный пункт был в достаточной степени оснащён различными средствами радиолокации и имел хорошую радиосвязь с аэродромами. Следя

за противником и разгадав его уловку, он тотчас же вызвал группу дежурных истребителей. Те сидели на площадке «подскока», расположенной в нескольких километрах от линии фронта. Внезапно появившиеся «яковлевы» ударили по немецким бомбардировщикам, а воздушные патрули, уже ранее находившиеся в воздухе, напали на обе группы немецких истребителей. Скоротечный бой принёс нашим лётчикам победу.

С переходом врага в контрнаступление в небе под Яссами вспыхнули ожесточённые бои. Они сразу же переросли в короткое, но весьма напряжённое воздушное сражение.

Стараясь воздействовать на всю тактическую глубину наших наземных войск, враг поднял в воздух свои лучшие истребительные и бомбардировочные эскадры. В первый день сражения немецкие бомбардировщики появились над полем боя на средних высотах. Они шли крупными группами, эскортируемые истребителями. Последние преимущественно были «фокке-вульфами» — машинами с тяжёлым пушечным вооружением, обладавшими хорошими лётно-тактическими данными. Тактика массированных бомбардировочных ударов, обеспечиваемых сильным истребительным сопровождением, обязывала наших лётчиков противопоставить врагу свои, более эффективные приёмы борьбы. Было бы ошибочно думать, что мы нашли их сразу. Нет, так в боевой действительности не бывает. Первый день сражения не для всех был удачным. Мне он хорошо запомнился, ибо ещё раз подсказал необходимость всестороннего анализа каждого боя.

Дело было так: группа истребителей соседней с нами части, вылетев по вызову рации наведения, появилась над полем боя как раз в тот момент, когда смешанная группа самолётов противника, состоящая, примерно, из семидесяти машин, приближалась к линии фронта. Было видно, как наши лётчики намеревались было атаковать немецкие бомбардировщики. Но сильный эскорт истребителей сопровождения сразу связал их боем. Наш воздушный патруль дрался храбро. Но всё же своей основной задачи он не решил. Около сорока минут он вёл напряжённый бой с «фокке-вульфами» и сбил несколько вражеских самолётов. Но, связавшись с ними, он упустил «юнкерсов», которые успели произвести бомбометание. Часом позднее воздушный патруль другой части в этом же районе тоже потерпел неудачу.

Собрав свою часть на аэродроме и кратко обрисовав воздушную обстановку, я сказал, что если мы хотим достичь толка в наших действиях, — нужно быстро перестраивать свою тактику и усиленно поработать. Если враг летает крупными группами — значит, и мы должны изменить свои боевые порядки.

Главное было в том, чтобы не только парировать приёмы немцев, а энергично навязывать им свою тактику. Мы стали строить боевые порядки из нескольких эшелонов истребителей. Такой метод позволил нам вести борьбу с истребителями прикрытия и, главное, создавал все предпосылки к максимальному уничтожению бомбардировщиков.

Первый же боевой день, построенный на основе действий более крупными группами, принёс нашим истребителям реальный успех. Мы сбили тридцать немцев, потеряв при этом только один самолёт. Вскоре, несколько понизив интенсивность своих полётов, немцы стали действовать более расчётливо и осторожно.

Наши лётчики, патрулируя над полем боя, заметили необычный боевой порядок «юнкерсов». Они шли к линии фронта в трёхъярусном построении. Это несколько напоминало знаменитую «этажерку» — боевое наше построение в воздушном сражении на Кубани. Теперь немцы, заимствовав у нас «этажерку», механически применили её для бомбардировочных действий. Замысел противника был понятен. Идя уступом тремя группами на разных высотах, немцы рассчитывали на то, что хоть одна из трёх групп пробьётся к цели.

Этот приём не принёс успеха. Вражескую бомбардировочную «этажерку» уверенно разбивали «этажерки» советских истребителей, отлично научившихся драться в сложном групповом воздушном бою. Боевой счёт каждого из наших лётчиков быстро возрастал. Так, в лётную книжку Клубова за пять дней боёв было записано девять уничтоженных им немцев.

Многоэшелонным боевым порядком, организацией боя в нескольких ярусах, умелым управлением по радио и целеустремлённым использованием радиолокационных средств в описываемом сражении мы разбивали все замыслы врага. Сильная Ясская авиационная группировка немцев была разгромлена.

По окончании заднестровского воздушного сражения наша гвардейская часть была включена в состав соединений, коим предстояло нанести врагу шестой удар сорок четвёртого года, удар, которым были разбиты немецкие войска под Львовом, освобождена от гитлеровцев Западная Украина, форсирована Висла, образован мощный плацдарм западнее польского города Сандомира.

Командующий отвёл нам аэродромы, находившиеся в непосредственной близости от передовых позиций. Отсюда, встав на крыло самолёта, можно было и без бинокля увидеть немцев, их траншеи, наблюдательные пункты. Мы хорошо замаскировали

свои машины, стараясь ничем не выдать своего присутствия. Эта предосторожность оказалась далеко не лишней. Прямо против нашей полевой площадки в немецком расположении стояла большая деревянная вышка, сооружённая, повидимому, ещё давно — для топографических работ. Через день или два после нашего прилёта на этой вышке появились немецкие наблюдатели. Отблески стёкол стереотруб говорили о том, что немцы обосновались на этой вышке с определёнными целями: они следили за всем, что делалось в нашем расположении. На соседнем, также вплотную придвинутом к переднему краю аэродрома стали периодически рваться снаряды тяжёлой немецкой артиллерии. Нас же немцы не обнаружили и не обстреляли ни разу за всё время, пока не началось наше авиационное наступление.

Авиационное наступление! Это был классический метод содействия сухопутным войскам во взломе неприятельской обороны, в борьбе за овладение всеми ключевыми позициями, в преследовании разбитого противника. Первыми вылетели неутомимые ночные бомбардировщики. Потом, за несколько часов до генеральной атаки пехоты и танков, усиливая эффект артиллерийской подготовки, на вражеские позиции устремились многочисленные эскадрильи бомбардировщиков. Тяжёлыми фугасными бомбами они разрушали неприятельские доты и дзоты, наносили удары по штабам, командным пунктам, узлам связи, резервным группировкам. Точно в назначенное время, перед самым началом атаки, над полем боя появились штурмовики. Их много. Они идут и идут, прижимая своим огнём вражеские войска к земле, они не дают им возможности поднять голову.

Артиллерия и авиация переносят огонь в глубину, а пехота и танки, прикрытые этим артиллерийско-авиационным огнём, устремляются в атаку. Взята первая траншея, вторая. Бой идёт в глубине неприятельской обороны. Его с неослабевающей интенсивностью поддерживают бомбардировщики и штурмовики. Теперь они действуют более мелкими группами, выискивая цели, которые прежде всего следует поразить, чтобы помочь атакующей пехоте и танкам. Потом начинается преследование отходящего противника. Довершая его разгром, бомбардировщики и штурмовики непрерывно прочёсывают дороги, ведущие в неприятельский тыл, настигают врага на переправах.

Мощь авиационного наступления не только в количестве участвующих в нём самолётов, — в сорок четвёртом году для этого поднимались тысячи наших бомбардировщиков и штурмовиков, но и в слаженности действий всех видов авиации,

точности выполнения приказов, инициативе и находчивости всех командиров, всех лётчиков.

Перед нами, истребителями, наступление ставило точно очерченные задачи. Главное было в том, чтобы прочно удерживать господствующее положение в воздухе. Вытесняя с поля боя вражескую авиацию, мы должны были надёжно охранять наши войска от контратак воздушного противника, обеспечить полную свободу действий своей авиации.

Путь к Висле памятен мне несколькими ожесточёнными воздушными боями. Особенно запомнился тот, в котором мне пришлось действовать вместе с лётчиками Речкаловым и Трудом. Каждый из нас возглавлял четвёрку самолётов, стало быть, в «этажерку» нашего воздушного патруля, охранявшего танковые части, входило двенадцать самолётов. Немцев же, которых мы встретили на своём пути, было около сорока. Тут были «юнкерсы-87» и бронированные «хеншели-129» и истребители. Увидев нас, немецкие бомбардировщики сразу встали в оборонительный круг. Кольцо, созданное ими, растянулось на несколько километров. Труд связал боем истребителей сопровождения, гоняя их в двух ярусах — под облачностью и над облачностью. С одной стороны, это было хорошо, но с другой — плохо: немецкие истребители, спасаясь от атак, выскакивали из облачных «окон» вниз и мешали действовать моей четвёрке.

Кольцо, образованное «юнкерсами» и «хеншелями», огрызалось огнём. Подступиться к нему снаружи было очень трудно. «Ну что же, — подумал я, — нельзя снаружи — возьмём изнутри».

Впоследствии мне говорили, что это было слишком смело — войти внутрь вражеского круга. По крайней мере до этого дня ещё никто из лётчиков нашей части не применял такого способа борьбы с противником.

...Нисходящим манёвром сверху мы попарно вошли в кольцо немецких бомбардировщиков. Атаки изнутри сломали все расчёты фашистов на их круговую оборону. Вести интенсивный огонь внутри круга они почти не могли, опасаясь поражения своих. Стеснённость же в манёвре, которую, конечно, испытывал каждый из лётчиков нашей четвёрки, компенсировалась хорошим владением машиной.

Первая выпущенная мною очередь сразила один немецкий бомбардировщик. Начало есть! Но в это время между мною и Голубевым оказывается изгнанный Трудом с верхнего яруса «фокке-вульф». Он атакует меня сзади. Голубев не может открыть огонь — боится, что его трасса пройдёт и по моей

машине. Правую плоскость моего самолёта рвут вражеские снаряды. Резко переломив машину, я уклонился от огня, а больше немцу стрелять не пришлось: его тут же свалил ведомый Жердева.

Мы сделали ещё несколько атак, попрежнему закладывая глубокие виражи внутри круга вражеских самолётов. На мою долю здесь пришлось ещё два немца.

Наши части вышли на Вислу, завязали бои на том берегу реки. Стояла горячая пора. По утрам, перелетев на «По-2» через Вислу, я приземлялся на опушке, близ переднего края. Маскировал самолёт соломой и направлялся на станцию наведения. Здесь уже находились представители штурмовой и бомбардировочной авиации. С помощью радио мы могли руководить с земли воздушным боем, наводить наши самолёты на вражеские объекты. Бывать на станции наведения полезно — иногда детали боя, неуловимые в воздухе, более заметны с земли.

С наблюдательного пункта, устроенного на холме, хорошо виден передний край. Вот недалеко зарылись в землю артиллеристы. Короткие языки огня вырываются из жерл пушек. Земля глухо вздрагивает. Чёрное облако дыма виснет над траншеями немцев. Задача заключается в том, чтобы огнём с воздуха проутюжить немецкий передний край, содействуя наступающей пехоте. «Ильюшины» делают заход над вражескими траншеями. Стоящий рядом со мной наводчик штурмовиков ласково говорит им по радио:

— Ниже, соколики, ниже...

И штурмовики на бреющем, почти сливаясь с рожью, пригвождают фашистов к земле.

Их работа вызывает одобрение пехотных командиров.

Но вот в небе появляется группа немецких самолётов «фокке-вульф».

Вызываем четвёрку истребителей.

Она уже в воздухе с другим боевым заданием, но мы перенацеливаем её. Четвёрку ведёт Трофимов.

Он первым ударил по врагу. Ведущий «фокке-вульф» потерял скорость, но ещё держится.

По радио приказываю Трофимову:

— Подойди поближе, расстреляй его...

Трофимов выполняет приказ. Два оставшихся немца пытаются улизнуть, но Трофимов не даёт им уйти живыми. Я ловлю себя на том, что руками повторяю движения истребителей. Схватка быстро кончается. Небо снова чистое: штурмовики могут продолжать своё дело.

...Августовской ночью, в канун традиционного праздника сталинской авиации, я сидел в халупе польского крестьянина и вместе с начальником штаба полковником Абрамовичем, отличным боевым товарищем и командиром, планировал предстоящий боевой день. Вдруг на улице послышался какой-то шум. И тотчас же, быстро распахнув дверь, вошёл, вернее вбежал, запыхавшийся радист. Он был возбуждён, глаза радостно блестели. От волнения проглатывая слова, он пробормотал что-то, похожее на: «Разрешите, товарищ гвардии полковник», и протянул мне голубоватый листок служебной радиোগраммы.

Это был принятый им по радио текст указа о награждении лётчика Александра Покрышкина третьей медалью «Золотая Звезда». Ворвавшиеся вслед за тем лётчики горячо обнимали меня, поздравляли с наградой, со званием трижды Героя Советского Союза. Я был взволнован до глубины души и дал себе клятву, что и впредь буду, не щадя ни сил, ни самой жизни, служить нашей социалистической Родине.

VII. Вместе с пехотой и танками

В августе и сентябре сорок четвёртого года я получил много писем из родной Сибири. Они шли долго: от Оби до Вислы большой путь! Лётчики шутливо говорили:

— Полковник, ваши сибиряки загрузили полевую почту...

Земляки поздравляли меня с присвоением звания трижды Героя Советского Союза, желали успехов и окончательной победы над врагом. Один из друзей детства писал:

«Саша, ты ли это тот самый Покрышкин, который жил за Каменкой в Новосибирске и сидел со мною на одной парте в третьем ряду у окна? Инициалы как будто совпадают...»

«Саша! Помнишь, мы прозвали тебя „инженером“, — ты изобрел разрывную пулю. Наш учитель, старый мастер-лекальщик, говорил, что у тебя точный глаз и сильная рука... А „Сибкомбайнстрой“ помнишь?..»

Я всё помнил. Я читал эти письма, и передо мной вставала Сибирь, всплывали лица сверстников, улица и дом, где я родился, моя школа, завод. Очень захотелось хоть на денёк примчаться на родину, обнять мать, жену, братьев, встретиться с друзьями...

Вскоре эта возможность представилась.

Положение на нашем участке фронта стабилизировалось, и группа лётчиков нашей части погрузилась в транспортный самолёт. Мы летели в Москву, где нам должны были вручить боевые награды. Москва! Сколько в этом слове дорогого, близкого для каждого советского человека! Получив в Кремле награды, мы зашагали по улицам и площадям Москвы, смешиваясь с народом.

На следующий день на Центральном московском аэродроме состоялась передача представителям нашей части истребителей нового типа, построенных на средства трудящихся моего родного города Новосибирска. Мы обошли строй красивых, ещё пахнущих краской самолётов. На каждой машине надпись: «А. И. Покрышкину от новосибирцев». Тут же заводские лётчики-испытатели на низкой высоте продемонстрировали отличные лётные качества этих самолётов.

От Москвы до Новосибирска много лётных часов. К вечеру наш самолёт приземлился на одном из уральских аэродромов. Речкалова и меня встречала делегация трудящихся. В расчёт полёта не входила длительная остановка. Но что было делать? Как можно было отказаться от вполне справедливой просьбы остаться на ночь и побывать на одном из крупнейших танковых

заводов страны?

— Остаётся. Старт на рассвете!..

Через час мы вошли во двор гигантского танкового завода. Один из инженеров, высокий мужчина атлетического сложения, с большими чёрными усами на обветренном, загорелом лице, сопровождал нас, давая пояснения о производственном процессе. Не спеша мы проходили мимо огромных корпусов, залитых ярким электрическим светом.

— Вот теперь действительно чувствуется, как далеко мы от фронта, — заметил Речкалов, прикрывая ладонью глаза, — совсем отвыкли от такого блеска.

Инженер подвёл нас к огромному прессу. Удар этого пресса равен десяти тысячам тонн. Мы сразу же обратили внимание на то, что возле этой громады, обрабатывавшей колоссальный кусок металла, очень мало людей. Пресс обслуживался бригадой, состоящей всего из пяти человек.

— Механизация, — объяснил инженер, — мы много занимались этим вопросом и, как видите, добились определённых успехов.

В другом корпусе возле токарного станка длиной около сорока метров стоял пожилой человек — мастер Иван Турунцев, один из ветеранов завода.

— Как работаете, товарищ мастер?

— До конца смены больше двух часов, а мы уже выполнили сто двадцать процентов сменного задания...

Чуть усмехаясь в рыжеватые прокуренные усы, он показал нам работу мощного станка, провёл к складу готовой продукции. Я ведь в своё время был металлистом, и мне было ясно, что бракерошникам тут делать нечего. Детали были выточены строго по заказу. Каждая из них удивляла чёткостью отделки.

В следующем цехе уже можно было увидеть в собранном виде то, что изготовлял завод-гигант, — мощные советские танки и самоходные орудия. Возле них возились бригады сборщиков и монтажников. Одни вставляли мотор, другие регулировали ход башни, третьи занимались установкой и выверкой аппаратуры, четвёртые натягивали гусеницы.

Почти на каждом танке боковую броню пересекали сделанные мелом надписи: эти танки бригады обязывались выпустить досрочно. Тут же в сборочно-монтажном цехе возник короткий митинг-летучка. Пришлось взобраться на башню танка и коротко рассказать рабочим о немецких «тиграх» и «пантерах».

— Нам, лётчикам, — сказал я, — приходилось не раз видеть с воздуха танковые бои. Победителями из них всегда выходили наши советские танкисты. В этом ваша заслуга, товарищи рабочие

и инженеры. Вы создаёте замечательную боевую технику, и мы, фронтовики, благодарим вас за вашу работу. Она даёт нам возможность окончательно разбить немцев!

Едва рассвело, мы стартовали на восток. Под крыльями самолёта до самого Новосибирска простирались необъятные степи и леса. Приближаясь к родным местам, я волновался всё больше и больше, пересаживался с одного кресла на другое, заглядывал в бортовые окна, нетерпеливо поглядывал на часы. Ещё бы! Ведь я не был на родине семь лет! Спустя некоторое время в воздухе появилась эскадрилья истребителей. Это лётчики-новосибирцы вылетели навстречу. Под их эскортом мы долетели до города, окутанного дымом многочисленных фабричных труб. Новосибирск! Прильнув к окнам, все внимательно рассматривали город. Я показывал спутникам те заводы и фабрики, которые знал. Но многое было незнакомо. Эти предприятия возникли в моё отсутствие и широко развернулись за годы войны. Вот и аэродром. С высоты можно было рассмотреть большую толпу встречающих:

— Батюшки, да они с флагами! — невольно вырвалось у меня.

Встреча на аэродроме была радостной. Говорили речи. Выступал и я. Мать пригласила друзей-земляков и экипаж нашего самолёта отведать традиционных сибирских пельменей. Она теперь жила в новом уютном четырёхкомнатном доме, отданном ей в собственность.

Отпуск был короток — всего несколько дней. Я старался провести его так, чтобы успеть побывать с народом и вместе с тем не обидеть семью. Пришлось даже составить расписание. Вначале, конечно, я поехал на комбинат «Сибметаллстрой». Здесь начиналась моя трудовая жизнь. Меня уже ждали на комбинате. Много знакомых лиц товарищей — сверстников по школе и фабзаучу. Некоторые стали теперь командирами производства: сменными мастерами, инженерами, начальниками цехов. Вот и инструментальный цех, тот самый цех, где много лет назад я работал слесарем. Здесь трудились лекальщики. Не выдержав, я подошёл к одному из них.

— Пусти меня на минутку...

Зажав деталь в тиски, я взял напильник и стал обрабатывать кусок металла. Старик-мастер, опустив на нос очки, придирчиво следил за работой. Видимо, он сомневался: не испортит ли ему гость деталь?

— Готово...

Контрольный прибор показал хорошую обработку детали. Было очень приятно ответить на рукопожатие старого мастера,

высоко оценившего мою работу.

Целый день я провёл на «Сибметаллстрое». Мы обходили цех за цехом, останавливались на наиболее интересных площадках. В корпусе «горячей обработки» поражал темп производства. Раскалённые докрасна болванки металла буквально в считанные минуты превращались в почти готовый полуфабрикат.

Начальники цехов наперебой звали меня пройти в их «хозяйство». Мы обошли почти весь завод. Процесс производства удивлял размахом и темпами. Без суеты трудились советские люди, делая своё почётное дело. Во дворе завода была проложена ветка железной дороги. Пока мы находились в цехах, с заводского двора на фронт ушло два эшелона с готовой продукцией.

Честно говоря, пять суток — очень малый срок. Но мне всё же удалось побывать во многих местах, поговорить с народом. Чувство глубокой благодарности к людям, самоотверженно ковавшим оружие победы, не покидало меня.

Настала ночь, когда нужно было проститься с семьёй и друзьями. В свете прожекторов поднялась наша машина и легла на западный курс. Долго я смотрел в бортовое окошечко на всё удаляющийся Новосибирск. Горечь новой разлуки с близкими утихала при одной мысли: «Народ делает всё, что только в его силах, чтобы помочь фронтовикам. Твой долг, твоя священная обязанность — не выпускать из рук оружие до тех пор, пока враг не будет разбит окончательно».

Вот и Висла, вот наш полевой аэродром. Здесь уже ждали меня срочные дела — подготовка к знаменитому зимнему наступлению сорок пятого года, в котором наши войска перешагнули Одер и открыли огонь неподалеку от Берлина.

Мы занимались с раннего утра до глубокой ночи. Основным предметом нашего изучения были вопросы взаимодействия. Не только в воздухе между штурмовиками, бомбардировщиками и истребителями, но — и это было самым важным — с пехотой, танками, артиллерией.

В истории нашей гвардейской части уже имелись примеры удачных совместных действий с танками. Были порою в этом отношении и некоторые ошибки. Но, в общем, практика подсказывала, что успех совместных действий всегда основан на тщательной, детальной подготовке всех звеньев.

Сейчас, готовясь к операции Висла — Одер, душой которой должны были быть советские танки, командующий справедливо поставил задачу перед всеми командирами авиационных частей — найти общий язык, с помощью которого и лётчики, и танкисты могли бы понимать друг друга на всех этапах операции и

особенно во время проникновения танков на большую глубину. В связи с этим остро встал вопрос об организации предварительного личного общения лётчиков и танкистов, которое дало бы им возможность заранее договориться между собою о всех «мелочах». Вскоре это было осуществлено практически. Старшие офицеры танкового и авиационного соединений провели совместную военную игру. В то же время были организованы встречи ведущих групп самолётов с командирами танковых рот и батальонов. Тут танкисты и лётчики изложили друг другу свои претензии.

Помнится, во время разбора вопросов связи в бою танковые офицеры скептически отнеслись к возможности быстрого установления взаимной связи. В свою очередь лётчики высказали недоверие к сигналам, которые должна была показать «земля». Все эти и другие вопросы были разрешены тут же, на месте. Совместное совещание было вынесено в поле. Танкисты сели в танки, а лётчики поднялись в воздух. В самый короткий срок они наладили между собою радиосвязь, научились понимать друг друга так, как надо.

В последние дни нашей учёбы происходила проверка личной подготовленности каждого из нас. На учебном полигоне командиры-бомбардировщики бомбардировали тактические цели; штурмовики штурмовали, а мы, истребители, вели показательные учебные воздушные бои, поражали наземные цели.

Лучше всех бомбил генерал, дважды Герой Советского Союза Иван Полбин. Лётчик подлинной чкаловской хватки, он во всей нашей бомбардировочной авиации считался непревзойдённым мастером пикирующих ударов. Отважному пилоту, талантливому командиру не удалось увидеть день нашей победы. Операция Висла — Одер была его последней операцией. Возглавив группу пикирующих бомбардировщиков, генерал Полбин повёл её для удара по окружённому немецкому гарнизону в городе-крепости Бреслау. Прямое попадание вражеского снаряда в самолёт оборвало его жизнь.

Главный удар войска нашего фронта должны были нанести с Сандомирского плацдарма, отвоёванного у немцев ещё в августе. Прорыв стабильной германской обороны здесь, как потом выяснилось, был первым звеном гигантского плана разлома всего немецкого фронта протяжением более чем в тысячу километров, от Балтийского моря до Карпат.

За день до начала операции мы перелетели на Сандомирский плацдарм. Наше перебазирование следовало сделать незаметным для противника. Мы перелетали одиночными самолётами. Как

только машина садилась на новом полевом аэродроме, её тотчас же тщательно маскировали. Пока не была спрятана от глаз врага одна машина, другой не разрешалось идти на посадку. Так же скрытно сосредоточивались на плацдарме части и соединения других родов войск. Вскоре вся наша ударная группировка была похожа на своего рода туго сжатую пружину. В назначенный час, развернувшись, она должна была ударить по противнику с огромной силой. Самой острой была ночь перед прорывом. Грандиозный размах наступления, который ощущался всеми, от генералов до рядовых бойцов, повышал чувство ответственности, вызывал тревогу за исход прорыва. Многие из нас не спали.

Метеорологи принесли ко мне в землянку последнюю синоптическую карту. Циклон бушевал на всём фронте. Замысловатые значки снегопадов, туманов, низкой облачности и самого худшего, что может быть в полёте, — обледенения рисовали завтрашний день, как день совершенно нелётный. Но всё же техникам было отдано распоряжение прогреть моторы, проверить оружие, подготовить машины к вылету. Из наиболее опытных лётчиков, мастеров слепого полёта, были составлены группы охотников. Мы не могли безучастно сидеть на своей площадке и дожидаться, пока выглянет солнышко, а ветер развеет нависшую над Вислой муть, в то время как наша артиллерия, пехота и танки будут биться с врагом.

В пять часов утра 12 января, когда ещё было совсем темно, заговорила наша артиллерия. Линия вражеских позиций осветилась вспышками разрывов снарядов и мин. С нашего аэродрома на низком, тёмном небе были видны отблески сильного артиллерийского огня.

— Начали, — торжественно сказал кто-то из штабных офицеров, всматриваясь в сторону фронта.

Нет, это ещё не было настоящим началом наступления. Сперва командующий пустил в дело только десятую часть огневых средств: не следовало сразу открывать все свои возможности. Но вместе с тем высокой интенсивностью огня наши войска заставили немцев поверить, что это и есть артиллерийское наступление, предшествующее атаке. Этому способствовало и последующее движение передовых батальонов — своеобразной боевой разведки. И когда в действиях артиллерии и движении передовых батальонов наступила заранее задуманная короткая пауза, немцы решили, что наше наступление захлебнулось.

В десять ноль ноль начала действовать вся артиллерия. Вражеские позиции накрыл огненный смерч. Прорываясь через облачность, в войсковые тылы противника проникали мелкие

группы наших штурмовиков и бомбардировщиков. А затем, когда пришло время, на штурм неприятельской обороны устремились танки и пехота.

Как мучительно переживали наши лётчики, что из-за нелётной погоды они не могут действовать в полную силу! Никто не уходил с аэродрома. Пилоты осаждали меня просьбами выпустить их в воздух. Вероятно, даже казалось, что я излишне осторожничаю, боюсь взять на себя ответственность за возможную аварию или поломку. Мне самому тоже хотелось в воздух. Но моя ответственность, как командира, заключалась именно в том, чтобы сохранить силы к нужному моменту. Немцы ведь, тоже прижатые к земле облачностью и туманом, сидели на своих аэродромах. На поле боя не появлялся ни один вражеский самолёт. Но как только прояснится погода, противник, конечно, попытается задержать с воздуха наше наступление. К этому надо быть готовым. Вот почему я выпускал истребители в воздух лишь одиночками или парами, ставя ограниченные задачи разведки или охоты за наземными целями.

Вылеты в сложной метеорологической обстановке протекали успешно. Каждому из них предшествовала солидная штурманская подготовка, исключавшая потерю ориентировки и другие неприятности. Но здесь, в эти дни, мы всё же лишились одного отважного лётчика — моего кубанского воспитанника Жердева. В «свободной охоте» над южной Польшей Жердев встретил сильное зенитное прикрытие объекта атаки. Низкая высота полёта не позволила ему совершить энергичный манёвр. Атакуя цель, он был сбит прямым попаданием вражеского снаряда. Мы тяжело переживали гибель боевого товарища.

Наступление войск нашего фронта развивалось. В прорубленные артиллерией и пехотой ворота во вражеской обороне влились крупные танковые соединения, с которыми мы взаимодействовали. Выполняя план Ставки Верховного командования, в бой вступили войска 1-го, 2-го и 3-го Белорусских фронтов. Советская Армия теперь наступала в Восточной Пруссии, северной, центральной и южной Польше. От немцев уже была освобождена Варшава.

На шестой день наступления войска нашего фронта, пройдя с боями около полутора ста километров, изгнали врага из Ченстохова. Сражение охватило огромное пространство.

С того дня, когда войска, обрушив на противника удар большой мощности, вырвались на оперативный простор, наше командование неуклонно диктовало свою волю противнику, навязывало ему бои там, где он этого не ждал, наращивало силу ударов на решающих направлениях. Упорство, проявленное

врагом в защите отдельных узлов обороны, не достигало цели. Огневой вал наступления, распространяясь во всех направлениях, ломал и коверкал немецкие планы возможных контрударов. Чем глубже устремлялись наши клинья в толщу немецкой обороны, тем больший хаос водворялся в рядах противника. Передовые советские части уже были в Ченстохове и шли дальше на запад, а некоторые вражеские полки и дивизии ещё оставались в нашем тылу. Именно в те дни немецкий генеральный штаб бросил крылатое словечко о «блуждающих котлах». Немцы всячески старались затушевать масштабы своего поражения на Висле. Выдавая лишённые руководства и фактически обезглавленные группировки за сознательно действующую силу, вражеское командование стремилось изобразить сложившееся положение как нечто новое в немецкой оборонительной тактике. Германская печать усиленно рекламировала действия «блуждающих котлов», которые будто бы успешно выполняли определённый замысел.

На самом же деле всё обстояло иначе. Продвижение наших войск, расширение вбитого ими клина в неприятельское оперативное построение было основано на достаточно глубоком эшелонировании крупных общевойсковых соединений. Это давало возможность передовым частям не бояться открытых флангов, обтекать опорные пункты немцев. Каждый офицер, дерзко и смело маневрируя, знал, что его подпирает большая сила вторых и третьих эшелонов. Эта сила была достаточно серьёзной и насыщенной различными средствами борьбы, чтобы не только локализовать возможные контратаки со стороны немецких «блуждающих котлов», но и окончательно уничтожить их.

Для нас, авиаторов, теперь во всю ширь встал вопрос о быстром аэродромном манёвре. Чтобы активно содействовать танкам, надёжно охранять их с воздуха в такой сложной метеорологической обстановке, какая была характерна для всей операции, мы должны были базироваться в непосредственной близости от передовых частей своих войск. «Блуждающие» группировки немцев затрудняли аэродромный манёвр. Иной раз там, где можно было посадить самолёты, оказывались немцы. Общая ограниченность аэродромов в районе наступления из-за пересечённого рельефа местности и лесных массивов ещё более затрудняла наше маневрирование. Случались дни, когда и я сам, и начальник штаба, и другие старшие офицеры с утра до ночи на лёгких самолётах или автомашинах рыскали по всему району боевых действий в поисках клочка местности, пригодного для посадочной площадки.

В одну из таких поездок в штабе у танкистов мне показали

место, где находился небольшой аэродром, вчера захваченный у немцев.

— Это совсем близко, — уверяли танкисты. — Сначала поезжайте по этой дороге, потом сверните вправо через лесок, потом снова возьмите влево, и вы будете на месте. Езды всего полчаса...

Мы так и сделали. Сначала проехали прямо, потом свернули вправо через лесок. Затем — затем дорога кончилась, её пересекал широкий противотанковый ров. Пришлось искать объезд по каким-то случайным тропинкам и размокшим от талого снега просёлочным дорожкам. Давно уже прошли те полчаса, о которых толковали офицеры-танкисты. Крутом ни души. Местами валялись подбитые немецкие пушки, развороченные взрывами кузова бронетранспортёров. Но карта показывала: где-то здесь действительно должна была быть площадка, пригодная для посадки самолётов. Проезжая через небольшой лесок, у обочины дороги я и шофёр одновременно увидели группу каких-то людей. Расстояние быстро уменьшалось. Стало ясно — это немцы. Разворачиваться поздно: дорожка, как и все польские дороги, узкая. Вытаскивая пистолет, я подбодрил водителя:

— Давай скорость!

На бешеном газу мы промчались мимо оторопелых немцев и скрылись за поворотом. Миновав лесок и выбравшись на открытое место, мы облегчённо вздохнули.

Аэродром мы нашли. На нём чернели остовы нескольких сожжённых «фокке-вульфов». После разминирования лётного поля и места стоянки машин мы всей частью перелетели сюда. Наши войска уже подходили к Одеру. Танки, с которыми мы взаимодействовали, круто повернули на юг, в Верхнюю Силезию, а нам поручили прикрывать стрелковые дивизии, быстрым броском форсировавшие Одер в районе Олау и Брига. Начались воздушные бои за Одером. Больше всего мне приходилось в это время командовать боями по рации наведения. Иногда я летал сам с очередной шестёркой или восьмёркой самолётов.

Воздушная обстановка на этом этапе борьбы была своеобразна. Болотистые берега Одера, раскисшая во всей округе местность не позволяли нам сидеть близко от фронта. На полёт к полю боя и обратно, то есть на «холостой» маршрут, уходило довольно много времени. Между тем немцы, располагая вполне оборудованной аэродромной сетью стационарных авиабаз, находились гораздо ближе к линии фронта, чем мы, а значит у них были большие возможности использовать для полёта даже самое малейшее улучшение погоды. Кроме того, подавляющее большинство боёв возникало, развивалось и заканчивалось на

низких высотах. А это значило — и боевые порядки, и всё маневрирование надо строить иначе, нежели раньше. Было над чем подумать и мне как командиру, и всем лётчикам нашей части.

Острота воздушной обстановки усугублялась ещё и тем, что немцы с каждым днём старались усилить своё сопротивление, перебазировав к Одеру истребительные и бомбардировочные эскадры с Западного фронта — и, в частности, с небезызвестной Линии Зигфрида. Борьба в воздухе развивалась одновременно в трёх направлениях: над переправами через Одер; над боевыми порядками нашей пехоты и танков; наконец, в глубине расположения противника — над автострадой Бреслау — Берлин и другими главнейшими коммуникациями немцев. Воздушные бои над переправами через Одер мы старались организовать в теснейшем взаимодействии истребителей с дивизионами зенитной артиллерии. Немцы стремились атаковать наши переправы при низкой облачности, в дождь, когда манёвр наших истребителей, естественно, оказывался ограниченным малыми высотами. Тут на помощь нашим лётчикам приходили зенитчики. В то время, как воздушные патрули брали на себя сковывание вражеских истребителей прикрытия и борьбу с главными силами немецких штурмовиков, зенитчики уничтожали прорывающиеся к переправам немецкие самолёты. Это был довольно эффективный приём. Зенитчики тех стрелковых частей, которые первыми форсировали Одер выше Бреслау, за короткий срок сбили около сотни немецких самолётов. Благодаря совместным, хорошо согласованным усилиям истребителей и зенитчиков немцам не удалось разрушить ни одну из наших переправ.

В боях, разыгравшихся непосредственно над войсками, характерным было массовое уничтожение немецких бомбардировщиков. Немцы пытались группами по несколько десятков самолётов воздействовать на войска, оказать помощь своей обороняющейся пехоте. Но наши истребители рассеивали отряды вражеских бомбардировщиков до подхода к полю боя.

Действуя по примеру истребителей, наши бомбардировщики и штурмовики умело отражали вражеские контратаки. Попав в весьма сложные условия, исключительное мужество и умение проявил экипаж пикирующего бомбардировщика соседней с нами части. Возвращаясь с охоты на берлинской автостраде, он был атакован восьмёркой «мессершмиттов». Немцы зажали одиночную машину в «вертикальные клещи»: четыре истребителя атаковали её сверху, а четыре — снизу. Неравный бой длился десять минут. Благодаря слаженности действий экипажа все атаки врага были отражены. Мало того, лётчик Григорьев, штурман Аученков и

стрелок Квачёв бортовым огнём сбили три «мессершмитта». Командующий наградил экипаж орденами.

С каждым днём росло количество самолёто-вылетов, производимых нашими лётчиками. На маршрутах к Берлину, всё глубже и глубже проникая в Германию, появлялись не только скоростные самолёты, но и лёгкие «поликарповы». Однако интенсивность нашей лётной работы опять стала лимитировать погода. Теперь, когда дело вплотную приблизилось к весне, — а весна в тех районах, где мы действовали, наступает рано, — выдавались яркие, солнечные дни с высоким синим небом. Но почва на аэродромах разбухла, размокла. Трудно было взлетать, но ещё труднее — приземляться.

Снова рыская на автомобиле вдоль линии фронта в поисках более сухого места для аэродрома, я несколько раз пересекал берлинскую автостраду. Гладкое, сплошь заасфальтированное полотно широкой дороги напоминало взлётно-посадочную полосу солидного стационарного аэродрома. А что, если попробовать посадить на автостраду истребители? Я вылез из машины, измерил шагами ширину полотна дороги. Получалось чуть больше двадцати метров. Нормальная бетонированная взлётная полоса почти в два с половиной раза шире. Кроме того, на аэродроме нет этих глубоких кюветов, и там, если вдруг самолёт на взлёте или посадке чуть свернёт в сторону, особой неприятности не будет. Здесь же малейшее уклонение грозит лётчику в лучшем случае серьёзной поломкой машины. А боковой ветер? Как бороться с ним на такой узкой полоске?

Наконец, всё обдумав, я принял решение: перелетаем. Первым, как в таких случаях и водится у авиационных командиров, на автостраду вылетел я сам. Вот и она. Вот облюбованный мною участок. Уже, вместо девушек-регулирующих из военно-дорожной службы, суетится стартовая команда, раскладывая посадочное «Т», зажигая дымовые шашки, чтобы показать мне, какой силы и куда дует ветер.

«Ну, — спросил я сам себя, — будем садиться?»

«Будем!»

Я выпустил шасси, тщательно рассчитал заход, сбавил газ и, стараясь действовать так же уверенно, как если бы это происходило на самом лучшем, отлично оборудованном аэродроме, пошёл на посадку. Вот уже «Т» совсем близко. Эх, и чертовски же узка эта асфальтовая полоска! Точнее, точнее направление! Парируя снос, я приземлил скоростную машину на берлинской автостраде. Тотчас в эфир пошла радиogramма: «Перелетать всем!»

Один за другим, уверенно, как на параде, на новом

импровизированном аэродроме приземлились все лётчики. Где вы, немцы? Посмотрели бы вы, на что способны советские воины! Да разве вы, именовавшие себя когда-то рыцарями воздуха, «летающими людьми», способны на такое? Вот мы пришли в вашу фашистскую Германию и будем теперь стартовать отсюда, с берлинской автострады, для того чтобы бить вас, и бить в самом вашем логове. Глядите на нас, немцы, и удивляйтесь. Впрочем, нет, немцы ни в коем случае не должны видеть нас, не должны знать, где мы находимся. Пусть считают, что советские истребители продолжают ожидать, пока их раскисший аэродром высохнет. Тем неожиданнее будет для них наше появление в воздухе.

Я отдал распоряжение: как можно тщательнее замаскировать самолёты. Чтобы ничем не вызвать у врага подозрений, через наш аэродром до поры до времени беспрепятственно пропускался весь транспорт, непрерывным потоком шедший по автостраде. Бойцы с проходящих автомашин изумлённо смотрели на наши покрытые ветками самолёты, выстроившиеся по краям дороги. Такого они действительно ещё не видали — аэродром на шоссе!

С чувством непередаваемой гордости за своих лётчиков-гвардейцев, мастерски осуществивших этот небывалый в истории авиации аэродромный манёвр, я докладывал командующему о результатах перебазирования. Он, конечно, был рад, но похвалил нас весьма сдержанно. И был прав. Мы пока что сделали самое малое — по одной посадке на человека. А как будет после боя? Как вообще мы сумеем организовать групповой вылет, если сразу может подниматься и приземляться только один самолёт? Вопросов было много, каждый по-своему важный. И вечером вместе с начальником штаба мы засели за расчёты, за инструкцию по боевой эксплуатации аэродрома «Берлинская автострада».

Так мы начали действовать с новой точки. Появление наших самолётов было действительно неожиданным для противника. Мы навязывали ему один бой за другим. Это было тем более важно, что на одном из участков нашего фронта немцы попытались было перейти в частое контрнаступление, с целью разобщения двух группировок наших войск. Мы в меру сил помогали пехотинцам отразить этот натиск врага.

Противник усиленно искал то место, откуда вылетают советские истребители. Сколько раз над автострадой появлялись немецкие воздушные разведчики! Следя за их полётом, можно было видеть, как пытливо они просматривают район прежних своих аэродромов, считая, что мы сидим на одном из них. Но там было пусто. Не ограничиваясь воздушной разведкой, немцы стали выбрасывать парашютистов. Двух-трёх из них, пойманных

неподалёку от автострады, привели к нам. Это были унтер-офицеры парашютной школы. Задача высадки — поиск аэродромов советских истребителей. По лицам этих незадачливых «следопытов» было видно, насколько они поражены, увидев, что хорошо знакомая им автострада превращена в тот самый аэродром, который они безуспешно искали в течение нескольких дней. Мимо пленных, стремительно разбегаясь по полотну дороги, уходили в воздух наши воздушные патрули.

Да, мы теперь сражались с немцами не в своём, советском, а в их, германском, небе. Для некоторых наших наиболее молодых лётчиков это небо было местом боевых крещений. И, как правило, воспитанные на славных традициях нашей гвардейской части, они прекрасно справлялись с поставленными задачами. Таким, между прочим, было и крещение только что начавшего воевать молодого лётчика Юрия Гольдберга.

Вместе с довольно опытным ведущим, капитаном Луканцевым, он перехватил группу «фокке-вульфов», проходивших вблизи автострады. Перехват осуществлялся наведением с земли. Быстро нагнав противника, лётчики завязали бой. Сразу же на землю упал один немецкий самолёт. Его сбил Луканцев. «Фокке-вульфы» скользнули в облачность. Гольдберг сначала было пошёл за ними, но тотчас вернулся: ведущего он не имел права оставлять одного. И сделал это во-время. Один из немцев, на секунду-другую раньше него выскочив из облака, уже готовился атаковать Луканцева. Молодой лётчик уверенно, не раздумывая, пошёл в лоб немцу. Самолёты быстро сближались. С дистанции в сто метров Гольдберг дал точную очередь. У «фокке-вульфа» оторвался хвост, а пилот выбросился с парашютом.

Когда наши самолёты сели, на автостраду из леса вывели этого лётчика, взятого в плен. На кармане его серого, закопчённого и порванного кителя чернело несколько железных крестов. Допрос был краток.

— Имя?

— Бруно Ворт...

— Должность?

— Командир отряда.

— Который вылет на нашем фронте?

— Первый.

— Где воевали?

— Берлинская зона противовоздушной обороны. Западный фронт.

— За что имеете награды?

— Сбил десять бомбардировщиков «летающая крепость».

Не ясно ли, что нам всем, и мне как командиру, и ветеранам-

гвардейцам только оставалось поздравить комсомольца Юрия Гольдберга, так блестяще открывшего свой боевой счёт.

VIII. День Победы

Из операции Висла — Одер мы, гвардейцы, вышли ещё более возмужавшими. Каждому из нас она дала богатую пищу для размышлений и выводов. Было ясно: враг будет отчаянно сопротивляться, надо быть готовым ко всяким неожиданностям. А то, что такие неожиданности следует ждать, подсказывала сама действительность. Нет-нет, и небо вдруг прочертит последняя новинка немецкой авиационной техники — реактивный истребитель, или появится в воздухе какая-нибудь «спарка» из бомбардировщика, начинённого взрывчаткой, и сидящего у него на спине «фокке-вульфа» или «мессершмитта».

С такой «спаркой» первым повстречался наш лётчик Петров. Сначала он ничего не мог понять: может, у него двоится в глазах? Идёт двухмоторный «юнкерс», а сверху, на его фюзеляже, стоит «фокке-вульф». Столкнулись, что ли, немцы? Нет, они летят вместе. Что за чертовщина? Но раздумывать некогда. Петров аккуратно заходит в атаку и даёт очередь по «фокке-вульфу». Вражеский пилот был, повидимому, сразу убит, так как всё двухсамолётное сооружение крутым штопором пошло вниз и взорвалось в лесу.

Позже мы поехали на это место. Воронка от взорвавшихся немецких машин была огромной. Такой воронки никто из нас ещё не видел. Для поражения каких целей была рассчитана бомбовая зарядка этих машин? По остаткам самолётов мы определили, что «спарка» состояла из «юнкерса», летевшего без экипажа и доотказа набитого взрывчатыми веществами, и «фокке-вульфа», прочно прикреплённого к фюзеляжу бомбардировщика. Управление всей этой «двухэтажной» машиной осуществлял пилот-истребитель. В нужном месте он наводил «юнкерс» на цель и отцеплял от него свою машину. Всё это было придумано для того, чтобы разрушить автостраду, по которой непрерывным потоком шли к фронту наши автомобильные транспорты.

«Спарка», сбита лётчиком Петровым, была своего рода первой ласточкой. Эти сооружения стали встречаться всё чаще и чаще в зоне действий нашей части и на других участках фронта, теперь уже совсем близко придвинувшегося к Берлину. Дело шло к последней, завершающей Отечественную войну операции. К ней мы, лётчики-гвардейцы, должны были притти во всеоружии.

И вот поблизости от аэродрома мы организуем учебный полигон. Техники свозят туда захваченные у немцев планеры, старые самолёты, повреждённые автомашины, брошенные врагом пушки. Всё это располагается в определённом порядке. В одном

углу полигона делается «аэродром», в другом — оборудуются артиллерийские позиции, в третьем — создаётся автоколонна. Такой полигон подходил, пожалуй бы, больше для штурмовиков и бомбардировщиков.

Да, но теперь истребитель приобретал новые качества. Он мог стать — и мы доказали это на практике — истребителем-бомбардировщиком. Мы вполне могли сочетать действия в воздухе по изгнанию воздушного противника с поля боя с ударами, направленными на всемерную поддержку своих сухопутных войск. Штурмовку различных наземных объектов мы не раз применяли и раньше. Это был интенсивный обстрел из пушек и пулемётов пехоты, автомашин, поездов противника. Сейчас, в сердце Германии, враг зарывался в землю, укрывался в солидных железобетонных сооружениях. Разбить их могла увесистая фугасная бомба, сброшенная к тому же совершенно точно. И такой точности бомбометания вполне мог достичь истребитель, круто, почти отвесно пикирующий на цель.

Старые лётчики прекрасно штурмовали и бомбили с пикирования, но молодёжь ещё не имела точности в бомбометании. Кроме того, массовый переход к крупным бомбам требовал и для «старичков» тренировки. Ежедневно на полигон вылетало несколько групп самолётов. Бомбили мы немецкими же бомбами, которых на захваченном у противника аэродроме было вполне достаточно.

Первым, по обыкновению, испытал намеченный способ бомбометания я сам. Вышло хорошо. За мной Голубев. Результат тот же. А потом на полигон один за другим пошло большинство лётчиков, личная подготовка которых не вызывала никаких опасений. Во время учёбы произошёл довольно забавный казус. Немецкие разведчики, усердно шнырявшие в то время в нашем районе, приняли, по-видимому, наш полигон за настоящий аэродром. И вот, как-то раз, когда мы производили разбор учебных полётов, вдруг раздались близкие взрывы.

— Кто бомбит?

Наши самолёты были все на земле. Никто из соседей заявок на использование полигона не давал. Оказалось, что его бомбили немцы. Выскочив из-за облаков, они сбросили несколько серий бомб. Должен сказать — наши истребители бомбили гораздо точнее. Немецкие бомбы расположились вокруг мишеней. Только одна или две попали в планеры, изображавшие стоянку самолётов. Всех интересовала мысль: придут ли немцы ещё раз? Звено лётчика Вахненко приготовилось достойно встретить их. На завтра это звено сбило здесь два вражеских самолёта. После этого немцы больше не появились, и наша учёба продолжалась.

Скоро в тёплый апрельский вечер пришёл приказ товарища Сталина: на Берлин! Мы к тому времени уже перебазировались на аэродромный узел, расположенный юго-восточнее немецкой столицы. От неё нас теперь отделял всего один градус широты. А ведь было время, когда расстояние между фронтом и Берлином исчислялось тысячами километров.

Большой ратный труд предстояло вложить советским пехотинцам, артиллеристам, танкистам и сапёрам, чтобы прогрызть всю толщу берлинской обороны, сломить сопротивление врага, уничтожить его в самом логове и овладеть Берлином. Серьёзные задачи возникали и у нас, лётчиков, чья боевая жизнь тесно сплетается с боевой жизнью сухопутных войск. В берлинской зоне немцы сосредоточили почти полторы тысячи боевых самолётов, входивших в резервный шестой воздушный флот, такие отборные соединения, как корпуса противовоздушной обороны Берлина и Центральной Германии, специализированные эскадры немецких асов — «Удет», «Геринг», «Гинденбург» и т. д. Кроме того, здесь были части, вооружённые новинками авиационной техники: истребители «Me-109 г-10» и «Фв-190 а-8», самолёты с реактивными двигателями, бомбардировщики, оснащённые ракетными приспособлениями для повышения скорости полёта. Борьбу с реактивными самолётами наши лётчики строили с таким расчётом, чтобы каждая неприятельская машина тотчас по её обнаружении попадала под огонь нескольких советских истребителей.

Вот, к примеру, хотя бы один такой бой «яковлевых» с соседнего аэродрома. Он протекал так. Командир звена, барражировавшего вдоль линии фронта, получил предупреждение от радики наведения и усилил наблюдение за воздухом. Вскоре наши лётчики заметили реактивный «мессершмитт-262». Он летел встречно-пересекающим курсом на одной высоте с «яковлевыми». Полагаясь на свою повышенную скорость, немец, видимо, рассчитывал пройти мимо наших истребителей. Сблизившись с противником до ста метров, командир звена дал очередь из всех огневых точек своей машины. Уходя из-под удара, «мессершмитт-262» развернулся вправо и попал под огонь другого нашего самолёта. Точно выпущенная очередь дала прямые попадания. Вслед за тем немец подвергся третьей атаке замыкающего звена самолёта. На этот раз огонь был открыт по хвосту. Вражеская машина с реактивными двигателями загорелась и, пикируя, врезалась в землю.

В ходе этой и других воздушных схваток отчётливо выявились уязвимые места немецких самолётов с реактивными двигателями. Обладая повышенной скоростью, они вместе с тем

были очень неуклюжи в манёвре. Радиус виража у них велик. Полёт на повышенных скоростях ограничивался по времени малым запасом горючего, и они не выдерживали длительного боя.

О другой авиационной «новинке» немцев — самолётах-бомбах, или «спарках» — я уже говорил. В одних случаях, как это имело место на нашем участке фронта, роль бомбы играл бомбардировщик; в других, преимущественно на 1-м Белорусском фронте, в качестве бомбы применялся истребитель. Произведя в момент расцепления «спарки» грубую наводку на цель, лётчик корректировал по радио движение «самолёта-бомбы», на котором была смонтирована небольшая радиоустановка, связанная с рулевым управлением.

Многое из того, чем располагали немцы в сражении под Берлином и в самом Берлине, было известно нашей разведке. Иное было выявлено только в самом ходе битвы. Советские воины уверенно шли к цели, поставленной перед ними Верховным Главнокомандующим.

Борьба за Берлин уже началась. На дальних подступах к городу уже бушевал огонь.

С рассветом мы пошли в воздух. Целых две недели длилось сражение, прежде чем советские солдаты водрузили над рейхстагом знамя Победы. Эти две недели были временем напряжённых боёв и для нас, лётчиков. Несмотря на насыщенность берлинского неба различными авиационными новинками, несмотря на все попытки врага организовать сильное авиационное противодействие наступающим, советские истребители, бомбардировщики и штурмовики, умело взаимодействуя с сухопутными войсками, прочно держали господство в воздухе.

Немцы, так же как и мы, готовились к развернувшейся битве в воздухе. Они заранее продумали тактику действий своих эскадр. Они сосредоточивали их в двух основных ярусах: на предельно низких и на больших высотах. Таким образом враг надеялся избежать больших потерь и вместе с тем распылить силы наших истребителей. Суть тактики немцев заключалась в том, что их истребители и штурмовики, появляясь большими группами на низких высотах, пытались бомбить и штурмовать наши сухопутные войска. В то же время в верхнем ярусе, на высоте пять-шесть тысяч метров, шли сковывающие группы.

«Двухъярусной» воздушной тактике немцев мы противопоставили хорошо продуманные, изменяющиеся в зависимости от обстановки боевые порядки крупных истребительных групп. Основная цель боевого построения наших

истребителей заключалась в том, чтобы перехватить немецкие самолёты и разгромить врага ещё на подступах к полю боя. Это достигалось, например, так. Вся полоса, отведённая для действий истребителей, разбивалась как бы на три зоны. Далеко за линией фронта над территорией врага действовали наиболее опытные и инициативные лётчики «свободной охоты». Задача охотников — первыми обнаружить противника, сообщить об этом по радио на авиационный командный пункт и тотчас атаковать врага для того, чтобы расстроить его боевой порядок и внести замешательство в ряды немцев. Затем, подвергнутые воздействию охотников, группы вражеских самолётов попадали под удар мощных воздушных патрулей, барражировавших между линией боевого соприкосновения сухопутных войск и зоной «свободной охоты». Тут благодаря хорошо согласованным действиям истребителей, располагавшихся «этажерками» и взаимно связанных друг с другом по радио, враг подвергался столь сильному удару, что дальнейший полёт его в определённом боевом порядке становился невозможным. Те же отдельные самолёты немцев, которым и удавалось проникнуть к линии фронта, попадали в третью зону — зону непосредственного прикрытия поля боя. Здесь их перехватывали и атаковывали другие воздушные патрули.

У нас, прикрывавших танки, которые пробивали себе путь к южным окраинам Берлина, вскоре же после начала сражения отличился лётчик Сухов. Со своими ведомыми он проник к Шпрее. Там, в гуще вражеских аэродромов, его лётчики безбоязненно искали и находили противника, одним своим присутствием нагоняя страх на немцев. К концу блокировки лётчики заметили несколько эшелонов «мессеров» и «фокке-вульфов». Сухов прикинул по бензочасам: сколько минут ещё можно пробыть здесь. Выходило, что времени будет в обрез.

Первая атака воздушного патруля из четырёх самолётов была направлена на «мессеров». Она закончилась тем, что три вражеских машины пылающими факелами пошли к земле. Вторая атака. Теперь огонь перенесён на «фокке-вульфов». Как ни маневрировал противник, как ни хитрил и изворачивался, ещё шесть немцев штопором пошли вниз на зажжённых и продырявленных советскими снарядами машинах. Девять немцев за две атаки. Но бензин теперь действительно уже кончался. Его едва хватило на то, чтобы прямо с ходу, нарушая даже инструкцию, приземлить машины. Почти у всех самолётов воздушного патруля на рулёрке от старта к капонирам остановились винты. Бензочасы стояли на нуле.

Отлично действовали в берлинском небе наши ближние и

дальние соседи — бомбардировщики и штурмовики. Их удары были строго нацеленными.

Характер всего сражения на земле предопределялся сильным насыщением вражеских позиций различными огневыми средствами. Под Берлин и в самый город немцы стянули тысячи полевых, тяжёлых, крепостных и зенитных орудий различного калибра. На борьбу с вражеской огневой системой, на уничтожение и подавление его артиллерии были направлены усилия значительной части «ильюшиных», «петляковых», «туполевых». Их действия осложнялись исключительной насыщенностью воздуха разрывами вражеских зенитных снарядов. Немцы, имея в своих руках хорошо оснащённую различными приборами и стационарными установками массу зенитной артиллерии, вели огонь по заранее пристрелянным квадратам неба. Стоило только группе наших самолётов появиться в районе целей, как враг открывал бешеную стрельбу, стараясь расположить разрывы по всем высотам. Этим немцы пытались сделать невозможным групповой противозенитный манёвр наших самолётов. Чтобы парализовать усилия врага, наши бомбардировщики и штурмовики строили полёт так, чтобы заранее нацеленной группой самолётов, идущей на одну-две минуты впереди основной волны, подавить вражеский зенитный огонь. Кроме того, для уничтожения огневых точек противника широко применялись истребители-бомбардировщики, наносившие удары с крутого пикирования, то есть делали именно то, чему мы учились на своём импровизированном полигоне до начала операции.

Кстати сказать, свои густые «зенитные поля» враг использовал и для спасения своих лётчиков, удирающих из-под атак советских истребителей. Случалось, что, преследуя немца, снизившегося до самой земли, наш лётчик вдруг попадал под бешеный огонь зениток. Немец специально держал курс на известное ему зенитное поле, чтобы, прикрывшись разрывами зенитных снарядов, уйти от преследования. Мы разгадали эту уловку и старались сбивать немецкие самолёты ещё до того, как они крутым манёвром пытались уходить в сторону позиций своей зенитной артиллерии.

В зависимости от этапов исторической битвы за Берлин наша авиация видоизменяла организацию и характер взаимодействия с сухопутными войсками. Если на первом этапе борьбы её основной задачей было содействие артиллерии и пехоте во взломе долговременной оборонительной полосы немцев вблизи Одера, то несколько позднее усилия лётчиков были переключены на сопровождение танков в пригородной зоне Берлина. В

последующем, когда борьба переместилась непосредственно в пригороды и на улицы немецкой столицы, нашим лётчикам пришлось содействовать пехоте в уличных боях и, вместе с тем, сопровождать свои танки, маневрирующие на оперативном просторе, севернее и южнее города, с целью окружения и изоляции берлинской группировки немцев. Кроме того, в ходе сражения выявилась необходимость массированного воздействия с воздуха на крупную немецкую группировку, окружённую и быстро ликвидированную нашими войсками между Берлином и Франкфуртом-на-Одере. Здесь, между прочим, изрядно пришлось поработать и истребителям нашего соединения.

Мы только что перелетели на отбитый у немцев аэродромный узел. Наши площадки находились почти на самом краю того лесного массива, через который немецкие части пытались пробиться на запад.

— Покрышкин, — сказал мне по телефону генерал, — помогите пехоте...

Вот когда в полную силу мы смогли использовать недавно приобретённый запас знаний по бомбометанию с пикирования! В ход опять пошли немецкие бомбы. Мы делали по много вылетов в день, обрушивая бомбы на заполненный немцами лес, яростно поливая их потоками свинца из своих пушек и пулемётов. Мы гоняли немцев по просекам, снижаясь порою так низко, что едва не задевали крыльями деревья.

Ночами на наших аэродромах бывало очень тревожно. Мелкие группы немцев, выскальзывая из леса, нападали на часовых, старались проникнуть к самолётам. А однажды они предприняли настоящую, развёрнутую по всем правилам атаку. Это было днём. Мы совершали боевые полёты по установленному графику. Вдруг с самой крайней площадки сообщили — наступают немцы. Я тотчас бросился к «По-2» и полетел к своим, попавшим в беду.

Цепи вражеских пехотинцев уже были совсем близко к стоянкам самолётов. Рассчитывая, что враг не осмелится среди белого дня сунуться на аэродром, люди, которым была поручена его охрана, несколько уменьшили бдительность. Первым поднял тревогу расчёт зенитного пулемёта. Он заметил подползавших немцев — очевидно отделение боевой разведки — и открыл огонь. А в это время во весь рост уже поднялись атакующие подразделения. Немцев было много. Они открыли бешеную пальбу из автоматов.

К моему прилёту здесь уже была организована своеобразная оборона. Техники и механики, вооружившись винтовками и скудным количеством ручных пулемётов, залегли за укрытиями.

Часть самолётов была вырублена и поставлена носами в ту сторону, откуда угрожала опасность. Экипажи их вели огонь по немцам из самолётных пушек и пулемётов. Наводка осуществлялась тем, что механики, по команде лётчиков, сидевших в кабинах, чуть приподнимали или опускали хвосты самолётов, заносили их то вправо, то влево. Словом, действовали точно правильные у орудий. Остальные лётчики под прикрытием этого огня взлетали и садились на другом конце аэродрома, каждый взлёт сопровождая штурмовкой немецкой пехоты. На аэродроме в те минуты было очень горячо.

Соотношение сил было таково: немецкой пехоты много, но она вооружена только лёгким оружием; нас мало, но мы представляем собой и пехоту (залёгшие за укрытия техники и механики), и артиллерию (истребители, ведущие по немцам огонь с земли), и авиацию (истребители, штурмующие врага с воздуха). Все рода оружия! Для полной картины общевойскового боя не хватало только танков.

Пролетая сюда, над одной дорогой поблизости я видел с воздуха несколько наших самоходных орудий. Тотчас в это место был командирован офицер. Самоходки появились как раз вовремя. Они зашли с правого и левого фланга немцев. Техники и механики поднялись в контратаку. Вскоре натиск врага был окончательно отбит. Самоходчики набрали целую толпу пленных. Из них ровно сто человек, взятых в плен в рукопашном бою, пришлось и на долю наших техников и механиков.

Когда всё кончилось и подразделение смогло приступить к нормальной лётной работе, я невольно вспомнил свой первый бой на земле в Запорожской степи, когда мне, раненому, с подбитой машиной, вместе с пехотинцами пришлось пробивать плотное кольцо вражеского окружения. Нас было очень мало, но мы пробились к своим. Сейчас, три с лишним года спустя, крупные силы немцев не смогли пробить нашего, в сущности очень слабого, заслона и при первом же нажиме стали пачками сдаваться в плен. Такова была внешняя сторона этих двух боёв. Внутреннее же их единство заключалось в том, что и в Запорожской степи, и здесь, неподалёку от Берлина, наш советский воин намного превосходил врага своей стойкостью, своим высоким моральным духом.

По окончании берлинского сражения, когда всё было подсчитано и зафиксировано, на нашу долю, долю лётчиков-гвардейцев, помогавших сухопутным войскам в разгроме окружённой юго-восточнее Берлина немецкой группировки, командующий отнёс солидные цифры. Бомбардируя и штурмуя

немцев, наши лётчики уничтожили больше тридцати вражеских танков и самоходок, почти двести автомашин и транспортёров и около восьми тысяч солдат. Это, разумеется, было хорошим добавлением к сбитым в ходе войны самолётам противника, которых на боевом счету части насчитывалось больше тысячи. И счёт этот продолжал возрастать.

Красивую победу над горящим Берлином одержал весёлый, никогда не унывающий лётчик Слава Берёзкин. В одной из прошлых операций Берёзкину немного не повезло. В ожесточённой схватке с немецкими самолётами он протаранил «раму». От удара его машина загорелась. Раненый лётчик выбросился на парашюте. После госпиталя Берёзкин явился в часть:

— Прибыл для прохождения дальнейшей службы...

Берёзкин дрался отлично. В тот день, о котором идёт речь, он в качестве ведомого пошёл на Берлин. Задача — охранять небо над нашими войсками, штурмовавшими южные кварталы вражеской столицы. Случилось так, что с главного авиационного командного пункта воздушному патрулю приказали снизиться на малую высоту и произвести нужную в интересах боя разведку. Для прикрытия командир патруля оставил в верхнем ярусе один самолёт Берёзкина. И вот, как часто это бывало, появляются «фокке-вульфы» с бомбами. Берёзкин сбивает одного, но их много и, конечно, они сразу набрасываются на одиночный советский самолёт. Начинается неравный бой.

Обеспокоенный авианаводчик советует Берёзкину:

— Вырывайся вниз, уходи к своим...

Берёзкин резким манёвром вырывается из-под огня немцев и ныряет в облако. Крутясь в последнем штопоре, вражеский истребитель падает рядом с главным авиационным командным пунктом. Неожиданно Берёзкин вываливается из облака и «соколиной» атакой сверху сбивает ещё один немецкий самолёт. Опять манёвр в облако. Опять атака. Словом, пока подоспел воздушный патруль, отважный лётчик снял с берлинского неба трёх немецких пилотов. В тот же день на аэродроме Берёзкину был вручён боевой орден.

Сражение за Берлин подходило к концу. Уже над рейхстагом звилось знамя Победы. Но немцы, засевшие в тоннелях метро и в центральных кварталах города, ещё продолжали сопротивляться. Это было сопротивление обречённых.

Настало время окончательной капитуляции Берлина. Охраняя взвитое над поверженной фашистской столицей знамя Победы, мы барражировали в берлинском небе. Какой это был радостный полёт! Берлин лежал под крыльями наших истребителей,

притихший, ещё дымящийся только что закончившимися боями. Всюду — в окнах, на чердаках, на крышах зданий — белые флаги, знак капитуляции. На улицах длинные, нескончаемые зеленовато-серые полосы колонн пленных немецких солдат. Ещё под оголёнными и сломанными артиллерийским огнём деревьями Тиргартена стоят немецкие самолёты связи. Они остались без пилотов, так же как и сам Гитлер остался без своего шеф-пилота — генерала авиации, захваченного нашими солдатами в плен. Слева центральный берлинский аэродром — Темпельгоф. С воздуха видны наши советские лётчики. Они группами проходят мимо гор разбитой вражеской техники — исковерканных и разломанных самолётов всех немецких марок, мимо последних останков поверженного гитлеровского воздушного флота.

Гарь догоравших пожарищ Берлина проникала в кабины наших самолётов. Но всё равно дышалось свободно и легко.

Мы долго барражировали над городом, беспримерный штурм которого ещё больше вознёс воинскую славу советских пехотинцев, артиллеристов, лётчиков, сапёров, танкистов, моряков, солдат и матросов, сержантов и старшин, офицеров, генералов и адмиралов всех родов войск доблестных советских вооружённых сил.

Ещё и ещё разворачивая свои машины в скоростном пилотаже, мы патрулировали над Берлином, охраняя завоёванную Победу, охраняя здесь, во вражеском небе, честь и независимость нашей Родины.

Так началась последняя неделя войны. Мы перелетели на новый аэродромный узел и вместе с танкистами добились в Карпатах уклонившихся было от капитуляции немцев, освободили от них Прагу. Уже после того, как в Москве отгремели залпы тысячеорудийного победного салюта, наши лётчики-гвардейцы закрыли свой боевой счёт. Мой товарищ, сибиряк Голубев, сбил около Праги последнюю немецкую машину.

Всю радость победы, высокую честь воинов Советской Армии я ощутил июньским утром тысяча девятьсот сорок пятого года. Красная площадь. Парад Победы. Мимо Кремля в торжественном марше проходят воины-победители. К подножью мавзолея они бросают немецкие знамёна. Я несу боевой штандарт войск нашего фронта. Рядом со мной — друзья и товарищи, с которыми пройдены все дороги войны. Я иду совсем близко от Сталина. Мне видна его отеческая улыбка, обращённая к нам — воинам, к нашему народу.

Что может быть выше для советского человека, чем эти

исторические минуты торжества Родины!



Об издании

Новосибирское государственное областное издательство
(Новосибгиз). 1948 год.

Перепечатано из журнала «Знамя» № 3 за 1948 год.

Редактор **Б. Александровский.**

Художник **В. Кондрашкин.**

Техн. редактор **Б. Миркович.**

Подписано к печати 23/X-1948 г. Объём 4,5 печ. л., 5,2 уч.-
изд. л. МН 16635.

Тираж 15000. Цена 2 р. 60 коп.

Новосибирск.

Тип. № 1 Полиграфиздата.

Зак. № 4251.

141 страница. Тонкая обложка.